JAHRGANG 16
DEZEMBER 1967

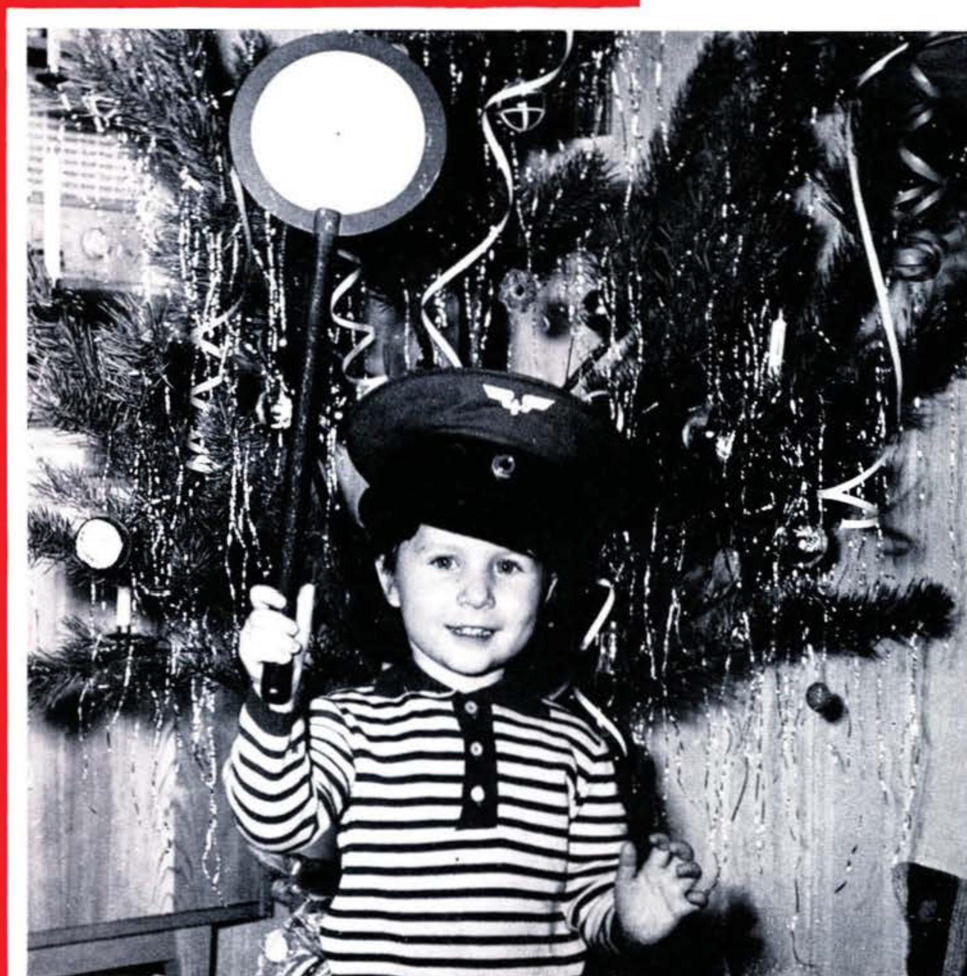
12

32 542

A 4933 E

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN
VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS MDN 1,–



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



12 DEZEMBER 1967 · BERLIN · 16. JAHRGANG

INHALT

Titelbild

Allen Modelleisenbahnern und Freunden der Eisenbahn ein frohes Weihnachtsfest und gute Fahrt in das Jahr 1968. Unser Bild zeigt Karin Weber aus Berlin (4 Jahre) als Dienstaufsicht am 24. Dezember 1967

Foto: Hans Weber, Berlin

Rücktitelbild

Ein unverwüstliches Triebfahrzeug: Kurzer Halt des als P 1017 verkehrenden Schmalspurtriebwagens VT 133 zwischen Lindenberg und Perleberg (Kursbuchstrecke 120 c)

Foto (September 1967): Hans Weber, Berlin

In Vorbereitung

Der Wismarer Schienenbus Bauart „Hannover"

Bauanleitung für eine Lokomotive der Baureihe V 200 der Deutschen Reichsbahn

Eine Sonderfahrt mit der Spreewaldbahn



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband; Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; Redaktion: „Der Modelleisenbahner"; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,– MDN. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, 1055 Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel – soweit Liefermöglichkeit. Weiterhin die Postämter der Bundesrepublik sowie Westberlins. Auslieferung für den Postbezug in der Bundesrepublik und Westberlin durch HELIOS Vertriebs GmbH, Berlin-Borsigwalde, Eichborndamm 141–167. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

HELMUT KOHLBERGER

XIV. Internationaler Modellbahn-Wettbewerb 1967

„Ostrava – Bezirksstadt, viertgrößte Stadt der ČSSR, größtes Zentrum der Kohlenförderung und des Hüttenwesens in der ČSSR, unweit der Grenze zur Volksrepublik Polen gelegen, Verkehrsknotenpunkt, von mehreren modernen Satellitenstädten umgeben." Das etwa läßt sich in jedem neuen Lexikon oder Reiseführer über die bedeutende Industriemetropole unseres südlichen Nachbarlandes, über Ostrava, nachlesen. Der interessierte und gewissenhafte Modelleisenbahner jedoch müßte sich jetzt sofort hinter diesem Stichwort einen eigenen Vermerk eintragen, der ungefähr folgenden Wortlaut haben dürfte: „Austragungs- und Veranstaltungsort des XIV. Internationalen Modelleisenbahn-Wettbewerbes, des zweiten dieser Art auf dem Boden der ČSSR."

Viel mehr über diese Bergarbeiterstadt wußten wir, die wir als Delegation des Deutschen Modelleisenbahn-Verbands dorthin fuhren, auch nicht. So traten wir gespannt und voller Erwartungen an einem schönen Herbsttag unsere Tagesreise über Praha, Pardubice, Česka Třebova und Přerov nach Ostrava an. Hunderte von Kilometern fuhren wir über die Haupt-Magistrale der ČSD in einem Schnellzug, gefördert von einer Ellok der Baureihe E 499. Expreßzüge des internationalen Verkehrs mit klangvollen Namen, wie „Hutnik" und „Polonia" begegneten uns. Schon die Anreise war also für uns ein schönes, interessantes Erlebnis mit vielen bleibenden Eindrücken. Selbstverständlich führte uns gleich am anderen Morgen der Weg zum Ausstellungsgelände im „Park der Kultur und Erholung der Stadt Ostrava", genannt auch „Schwarze Wiese". Moderne, geschmackvolle Pavillons boten für die Veranstaltung ein hervorragendes Domizil. Mitten in der Großstadt, unweit von Kohlenschächten und einem Hüttenwerk gelegen, war es immer ein Anziehungspunkt von vielen interessierten Modelleisenbahnern und von Schaulustigen.

Die Jury des XIV. Internationalen Modelleisenbahn-Wettbewerbs setzte sich wie folgt zusammen:

Vorsitzender:	Karel Supik, ČSSR
ČSSR	Evžen Orlich
	Bořivoj Gryc
DDR	Helmut Kohlberger
	Hansotto Voigt
VR Ungarn	Agostin Temesi
	Zoltan Frey
VR Polen	Z. Pocniardowski
	Z. Wojtowicz.

Sie hatte eine harte Arbeit vor sich, galt es doch, insgesamt 246 Modelle der verschiedenen Alters- und Baugruppen sorgfältig und gewissenhaft zu prüfen und zu bewerten. Daß diese Arbeit reibungslos und zügig geschafft werden konnte, war vor allem dank der vorbildlichen Organisation durch die tschechoslowakischen Modellbahnfreunde möglich. Die der Jury vorgestellten Modelle verteilten sich wie folgt auf die einzelnen Länder: 180 Stück ČSSR, 36 Stück DDR, 22 Stück Polen und 8 Stück Ungarische Volksrepublik. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß natürlich immer aus dem jeweiligen Veranstalterland eine größere Anzahl Bewerber vorliegen. Durch die Bezirkswettbewerbe in der DDR war außerdem schon eine gewisse Vorauswahl getroffen worden.

Der Bewertungsmodus entsprach voll und ganz den internationalen Bedingungen, wie sie von uns seit Jahren mit Erfolg angewendet werden und wie sie im Aufruf zu diesem Wettbewerb auch veröffentlicht wurden. Besonders interessant war für uns auch die Aufteilung der Modelle auf die einzelnen Nenngrößen: In 199 Fällen wetteiferten die Modelleisenbahner in H0, 31mal war die Nenngröße TT vertreten und 9mal die „kleinste Größe" N, der Rest von sieben Modellen fiel auf die klassische Nenngröße 0. Inwieweit dieses Zahlenmaterial einen realen Überblick auf die Verteilung der Modelleisenbahner auf die verschiedenen Nenngrößen zuläßt, ist schwer zu sagen. Dennoch meinen wir, daß das Verhältnis von TT : H0 = 1 : 6, zumindest was den Selbstbau betrifft, weitgehend den tatsächlichen Verhältnissen nahekommen dürfte. Auch von dieser Seite gesehen, ist ein solches internationales Kräftemessen äußerst aufschlußreich.

Welche Erfolge hatten nun aber die DDR-Teilnehmer am XIV. Internationalen Modelleisenbahn-Wettbewerb zu verzeichnen? In Ostrava wurden insgesamt folgende Preise vergeben: 13 erste Preise, 15 zweite Preise, 14 dritte Preise und schließlich noch 13 Ehrenpreise. Die DDR konnte hiervon drei erste Preise, drei zweite, drei dritte und fünf Ehrenpreise ins Land holen und belegte damit in der offiziellen Länderwertung hinter der führenden ČSSR und vor Polen und Ungarn den zweiten Platz. Der Modellbahnfreund Dobnitz aus Limbach fertigte in TT in der Seniorengruppe ein Modell der E 03 und erhielt den einzigen ersten Platz bei den Triebfahrzeugen für die DDR. Den nächsten ersten Preis sicherte Herr Tschepke aus Berlin mit H0-Wagenmodellen (Frisuren), und schließlich Herr Scheffler aus Dresden erzielte den dritten ersten Preis mit einem Güterschuppen in der Nenngröße H0. Auch die drei zweiten Preise der DDR-Teilnehmer verteilen sich ähnlich auf die einzelnen Kategorien: Ein H0-Triebfahrzeug (Frisur einer BR 57), ein Wagenmodell in H0 und ein Gebäudemodell in H0. Bei den drei dritten Preisen fielen zwei auf Triebfahrzeuge und einer auf ein Gebäudemodell. Es ist also festzustellen, daß unsere Preisträger sich über die wichtigsten Modellbau-Kategorien, nämlich Triebfahrzeuge, Wagen und Hochbauten, erstrecken. Es darf jedoch von uns keineswegs unterschätzt bzw. übersehen werden, daß wir dieses Mal in Ostrava – und dies vor allem in der Gruppe A „Triebfahrzeuge" – vom Niveau her gesehen nicht so gute Arbeiten aus unserer Republik aufzuweisen hatten, wie das sonst immer der Fall war. Im Jahre 1968 steht vor uns allen eine ganz besonders große und wichtige Aufgabe: Der XV. Internationale Modelleisenbahn-Wettbewerb wird als Jubiläumsveranstaltung in unserem Lande stattfinden. Unsere langjährigen ausländischen Freunde wollen uns damit eine Anerkennung dafür zollen, daß schließlich aus unserer Republik heraus dieser große, alljährlich stattfindende Wettbewerb seinen Weg in die Welt machte. Es sollte daher für jedes Verbandsmitglied und für jeden Modellbahnfreund eine Ehre und zugleich eine Verpflichtung sein, tatkräftig bei der guten Vorbereitung dieser Großveranstaltung mitzuwirken, sei es als Organisator oder als Aktiver.

(Der Bildbericht vom XIV. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb in Ostrava wird im Heft 1/1968 veröffentlicht.)

HANSOTTO VOIGT, Dresden, Weißer Hirsch

Modellbahnzubehör auf der Leipziger Herbstmesse 1967

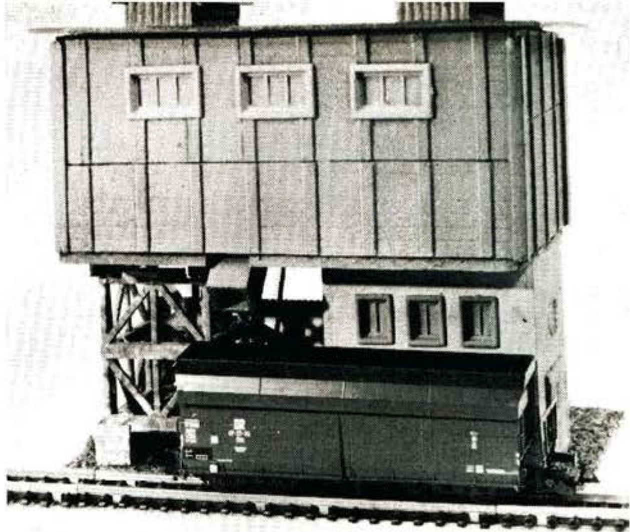


Bild 1 Elektromechanisch angetriebenes Kieswerk in der Nenngröße TT. Hersteller: Herbert Franzke KG.

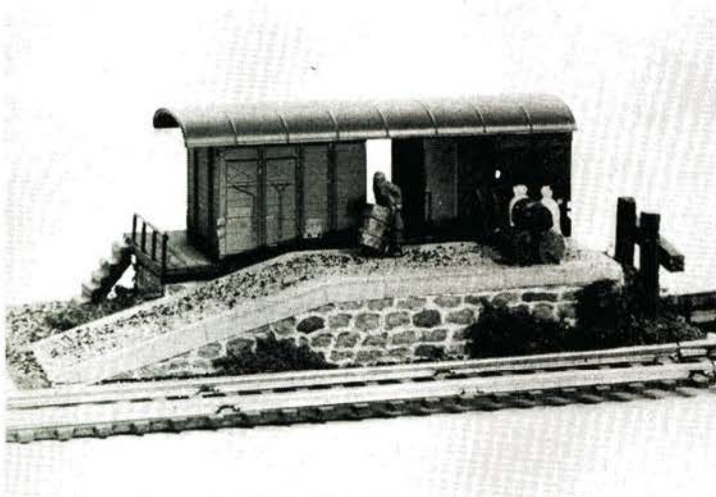
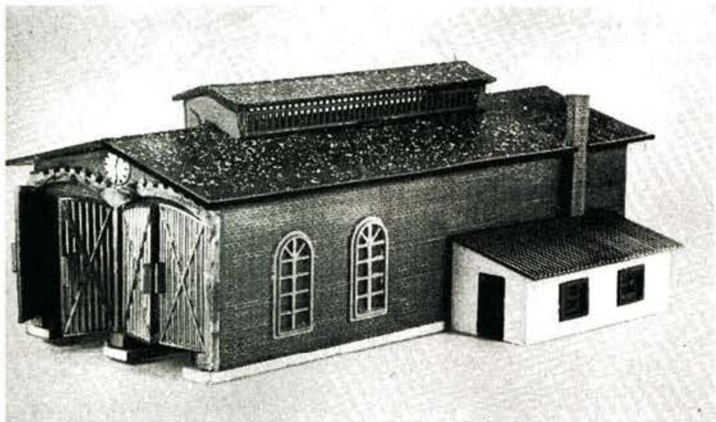


Bild 2 Behelfsmäßiger Güterschuppen in der Nenngröße H0. Hersteller: Herbert Franzke KG.

Bild 3 Zweiständiger Lokschuppen in der Nenngröße N. Hersteller: Herbert Franzke KG.



Um es gleich vorauszuschicken: Echte Neuheiten gegenüber dem auf der Frühjahrsmesse gezeigten Sortiment an Modellbahnzubehör konnte man bei einem Messerundgang im Petershof nur schwer entdecken. Die Hersteller sind bestrebt, ihre Erzeugnisse für die neu beginnende Saison termingerecht zu liefern und vertrösten die Käufer auf die Frühjahrsmesse.

Neue Modelle zeigte die Firma Franzke KG (TeMos), und zwar einen Bahnhof in der Nenngröße TT in modernem Baustil, der recht ansprechend ausgefallen ist. Es ist kein verkleinerter Großstadtbahnhof, sondern ein nettes Empfangsgebäude, das gut zu einer Bahnhofsanlage mittlerer Größe paßt. Für die Nenngröße H0 gibt es einen Behelfsgüterschuppen, bei dem man den Kasten eines ausgedienten gedeckten Güterwagens auf Steinsockel gestellt hat: Eine nette Idee, platzsparend und für die Nebenbahn geeignet. Die Anhänger der Nenngröße N können mit einer hübschen Dieseltankstelle ihre Anlage bereichern. Ebenfalls für die Nenngröße N zeigte OWO als Neuheit verschiedene Wochenendhäuser, eine Bergkirche und ein Vorstadthaus, während in der Nenngröße TT nur ein kleines Fertighaus als Neuheit für das 2. Halbjahr 1967 bezeichnet ist. Das bisherige Sortiment ist allerdings reichhaltig, und die Modelle dürfen als gut gelungen bezeichnet werden. Das Gesagte gilt gleichfalls auch für die netten TT-Modelle. Von der Firma Scheffler erfuhren wir mit Bedauern, daß die Produktion ihrer Gebäudemodelle eingestellt worden ist. Als Ausgleich wurde eine Neuheit vorgeführt, die die Firma Scheffler gemeinsam mit der Firma Klötzner entwickelt hat: Eine Bahnschranke, die sich wie im Großen langsam öffnet und schließt. Die Bewegung wird von einem Getriebe abgeleitet, das von einem kleinen Elektromotor angetrieben wird. Der Antrieb kann sowohl „unterflur" als auch auf der Anlagenplatte montiert werden. In diesem Fall muß er durch ein Häuschen, Holzstoß oder ähnliches getarnt werden. Die Firma Scheffler hat sich auf die Herstellung verschiedenfarbiger Geländematten spezialisiert.

Bei der Firma Auhagen war das bisherige Gebäudesortiment nicht erweitert worden.

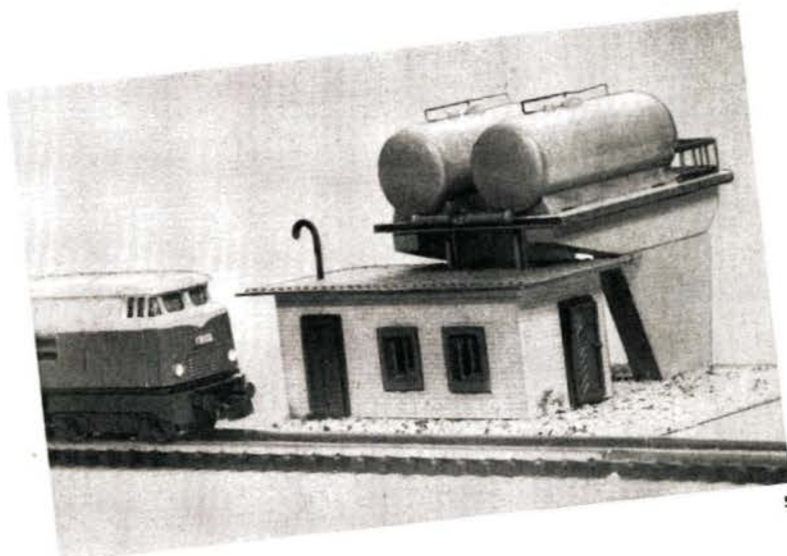
Zur Belebung unserer Anlagen dienen Figuren und Straßenfahrzeuge. Sehr ansprechende Figuren in allen Varianten und in den verschiedenen Nenngrößen gab

(Fortsetzung Seite 352)



4

Bild 4 Empfangsgebäude in der Nenngröße TT. Hersteller: Herbert Franzke KG.



5

Bild 5 Dieseltankstelle in der Nenngröße N. Hersteller: Herbert Franzke KG.

6



Bild 6 Moderne Bergkirche in der Nenngröße N. Hersteller: VEB Vereinigte Erzgebirgische Spielwarenwerke VERO Olbernhau (OWO).

es bei der Firma Dahmer zu sehen, aber das gleiche Sortiment war bereits zur Frühjahrsmesse ausgestellt. Dagegen konnte man bei ESPEWE (Spezialprägewerke Annaberg-Buchholz) einige echte Neuheiten bei den Straßenfahrzeugen bewundern. Da war das Modell eines Robur-Kastenwagens zu sehen, dessen hintere Tür sich öffnen ließ, um den Vorgang der Beladung des Fahrzeugs auf der Anlage darzustellen. Sehr vielseitig verwendbar ist ein Tieflade-Anhänger, der an die schwere Zugmaschine gekuppelt werden kann; dekorativ zwei Armee-Fahrzeuge, darunter ein Anhänger mit einer großen silberglänzenden Rakete aus Spritzguß. Die beliebten Oldtimer-Autos sind jetzt auch in Geschenkpackungen zu haben. Diese Straßenfahrzeuge sind passend zur Nenngröße H0.

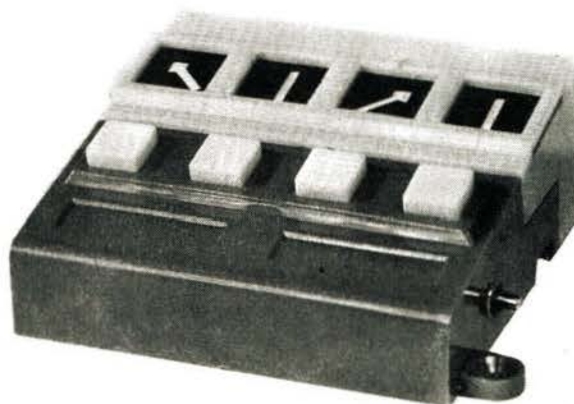

7

Bild 7 Schaltpult mit Rückmeldung. Hersteller: Firma Gerhard Hruska.


8

Modellbahnzubehör auf der Leipziger Herbstmesse 1967

9


Bild 8 Vorstadthaus in der Nenngröße TT. Hersteller: VEB Vereinigte Erzgebirgische Spielwarenwerke VERO Olbernhau (OWO).

Bild 9 Fertighaus in der Nenngröße TT. Hersteller: VEB Vereinigte Erzgebirgische Spielwarenwerke VERO Olbernhau (OWO).

Dicht umlagert war der Stand von der englischen Firma Matchbox, die ein großes Sortiment der verschiedensten Autotypen, darunter auch viele Oldtimer, ausgestellt hatte. Leider war nicht zu erfahren, welche Modelle importiert werden und zum Verkauf in unsere Fachgeschäfte gelangen.

Unter Modellbahnzubehör sind außerdem Brücken, Fahrleitung für elektrifizierte Strecken und die verschiedenen Arten von Signalen zu rechnen. Leider gab es in diesem Sektor der Herbstmesse keine Neuheiten. Lediglich wurde auf dem Stand der PGH-Modellbau Plauen mitgeteilt, daß die verwendeten Fahrleitungsdrähte jetzt aus vernickeltem Stahldraht hergestellt würden, weil dadurch die Drahtdicke schwächer gehalten und das modellmäßige Aussehen verbessert wird. Diese Fahrleitung gibt es in den Nenngrößen H0 und TT.

Zum Schluß soll noch ein Zubehörteil erwähnt werden, das in den Ausstellungsanlagen der Firma Zeuke & Wegwerth KG erstmalig in Betrieb gezeigt wurde, dessen Anwendung aber nicht auf TT beschränkt, sondern für alle Nenngrößen geeignet ist. Es handelt sich um einen mit einem verstellbaren Bimetall-Regler ausgerüsteten Zeitschalter. Mit ihm können Schaltvorgänge verzögert werden, so beispielsweise fährt eine Lok nicht sofort an, sobald ein Signal auf „Fahrt frei" gestellt worden ist, sondern erst nach einer Zeitpause, deren Dauer verändert werden kann. Der Zeitschalter kann ohne zusätzliche Lötarbeit mit dem Zeuke-Schaltrelais zusammengesteckt werden.



10



11

12

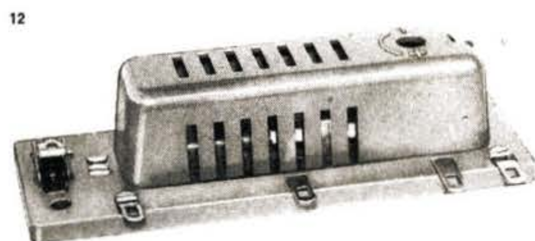


Bild 10 Entkupplungsgleis in der Nenngröße H0. Hersteller: VEB Piko.

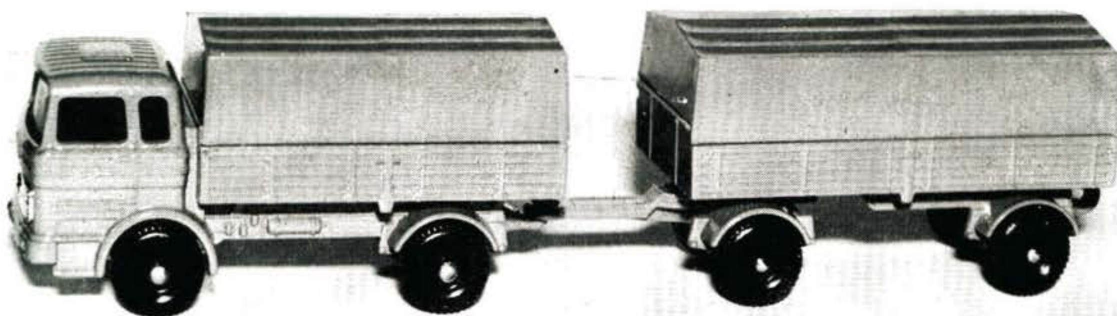
Bild 11 Prellbock mit beleuchtetem Gleissperrsignal in der Nenngröße N. Hersteller: Firma Rolf Klötzner.

Bild 12 Zeitschalter von der Firma Zeuke & Wegwerth KG.

Bild 13 Rakete auf Autolafette in der Nenngröße H0. Hersteller: VEB Spezialprägewerke Annaberg-Buchholz.

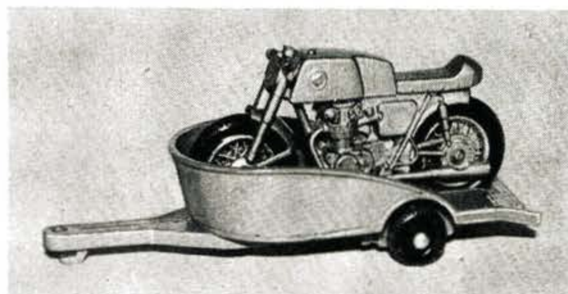
13




14

Modellbahnzubehör auf der Leipziger Herbstmesse 1967


15


18


16

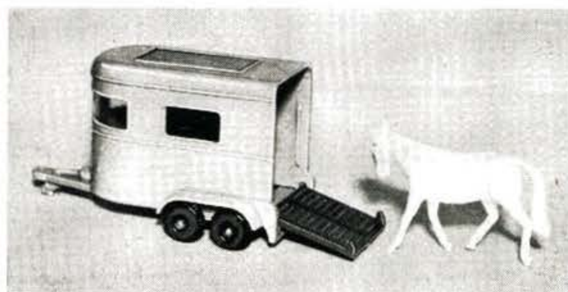
Bilder 14 bis 19 Straßenfahrzeugmodelle der englischen Firma Matchbox.

Fotos: Werkfoto (11), Manfred Gerlach (8)

17



19



HERMANNFRIED MESS, Bad Berka

Goethe und die Eisenbahn

Umgeben von handschriftlichen Proben Goethes aus seinem Bildungsroman „Wilhelm Meister", in denen er sich zu Erziehung, handwerklichen und wirtschaftlichen Problemen seiner Zeit anregend äußert, steht im ersten Stockwerk der zeitgeschichtlichen Abteilung neben Goethes Wohnhaus am Frauenplatz zu Weimar ein Eisenbahnmodell. Dieses stellt den ersten Dampfzug der Liverpool-Manchester-Eisenbahngesellschaft dar.

Die Lokomotive soll nach der Aufschrift die „Rocket" darstellen, obwohl sie mit ihrem plumpen Bau mehr der ihr folgenden „Northumbrian" ähnelt, mit deren sieben Typengeschwistern am 15. September 1830 der regelmäßige Betrieb dieser Eisenbahn eröffnet wurde. Die „Rocket" war viel zierlicher, hat eine steilere



Bild 1 Goethe. Pause einer Vergrößerung vom Kopf des Goethe-Schiller-Denkmals in Weimar, verändert um die typischen Gesichtszüge des Gemäldes von Josef Stieler (1828)

Zylinderlage und eine vom Kessel abgesetzte Feuerbüchse, zudem war ihr Schlepptenderkasten aus Holz gebaut. Der Personenwagen stammt noch aus der Zeit des Pferdebetriebes, wie er auf der ersten öffentlichen Eisenbahn von Stockton nach Darlington seit 1825 üblich war, denn er hat einen Gabeldeichselansatz. Dieser Wagen wurde nur als Sonderwagen eingesetzt. Da das Modell, welches der Größenordnung zwischen den Nenngrößen 0 und 1 entspricht, nicht auf Schienen steht und in seiner Wirklichkeitstreue große Wünsche offen läßt, ist es nur als Andenken zu bewerten. Es wurde Goethe von einem englischen Verehrer geschenkt, wann und von wem ist leider nicht überliefert, da sich der Beschenkte nicht schriftlich darüber geäußert hat.

Nach einer Tagebucheintragung Goethes vom 12. Oktober 1829 hat der Harfenbauer Johann Andreas Stumpff aus London „eine vorläufige Gabe" geschickt, „um sein Dasein anzukündigen". In dieser Gabe wird das Eisenbahnmodell vermutet, weil der aus Ruhla stammende Instrumentenbauer in seiner Freizeit Modelle von Dampfmaschinen baute und gern bastelte. Schon 1824 und 1827 hatte Stumpff in Anhänglichkeit an die Dichtung seiner Muttersprache und in besonderer Verehrung Goethes bei ihm in Weimar Besuch gemacht. Im Gespräch stellte es sich auch heraus, daß Stumpff seit Jahren poetische Versuche machte (er schrieb seine Verse in der Werkstatt auf glatt gehobelte Abfallbrettchen). Goethe erreichte es, daß sein Gast ihm ein Gedicht auf die Dampfmaschine vortrug, welches ihm so gut gefiel, daß er es mit kleinen Korrekturen in der von seiner Schwiegertochter Ottilie von Goethe herausgegebenen Zeitschrift „Das Chaos" zum Abdruck brachte. Goethe schenkte das Eisenbahnmodell seinen beiden damals elf und neun Jahre alten Enkeln Walter und Wolfgang zum Spielen. Aus diesem Verhalten müßte man schließen, daß Goethe der Eisenbahn keine besondere Bedeutung zumaß, was ihm auch die meisten seiner gebildeten Zeitgenossen nicht übel genommen hätten, da es ja noch keine Eisenbahn in Deutschland gab. Wer aber so vorschnell urteilt, kennt Goethes weitreichende Anteilnahme an den Errungenschaften seiner Zeit nicht.

Zu dem an seinem 79. Geburtstag (28. August 1827) als Gratulant in Weimar erschienenen König Ludwig I. von Bayern sagte Goethe gelegentlich: „Ein schnelles Beförderungsmittel ist die Eisenbahn, um von einem Ort zum anderen versetzt zu werden, aber das Innere der Städte umgeht sie, als wenn sie nicht beständen, und vom Genuß der schönen Natur kann nicht die Rede sein; einer eingepackten, willenlosen Ware gleich, schießt durch die schönsten Naturschönheiten der Mensch, Länder lernt er keine mehr kennen".[1] Hier denkt Goethe noch ganz in den Vorstellungen der Postkutschenzeit und befürchtet, daß die Reisenden mit der zunehmenden Schnelligkeit und Bequemlichkeit für die Natur- und Bauschönheiten der Fahrt teilnahmslos werden. Aber snobistische Reisende, die überall gewesen sind, aber nichts wirklich kennen, welche allerdings Goethe verhaßt sind, hat es zu jeder Zeit gegeben und gibt es heute im Zeitalter des Autos und Flugzeugs genug. Sicher schwebte ihm diese Gefahr der Veroberflächlichung des Menschen durch das neue „schnelle" Verkehrsmittel vor.

Im Frühjahr 1828 schrieb Goethe eine Besprechung des Bandes 1 der „Monatsschrift der Gesellschaft des vaterländischen Museums in Böhmen" (Prag 1827). Darin heißt es unter anderem: „Die böhmische Gesellschaft der Wissenschaften, die patriotisch-ökonomische Gesellschaft, die Gesellschaft des vaterländischen Museums, das polytechnische Institut, Aktiengesellschaften und andere Vereine zu gemeinnützigen Zwekken zeigen sich nach den verschiedensten Richtungen tätig, für Eisenbahnen, Kettenbrücken wird gesorgt, Wollmärkte werden angeordnet"[2]). Unter diesen Eisenbahnen sind allerdings noch Pferdebahnen zu verstehen, deren erste auf europäischem Boden von Linz nach Budweis am 30. September 1828 eröffnet wurde.

[1]) Biedermann „Goethes Gespräche", 2. Ausg., Bd. 3, Seite 426
[2]) Goethes Werke, Weimarer Ausg., Abt. I, Bd. 42, 1, S. 38



Bild 2 Geschenk an Goethe: Freies Modell der englischen Dampfeisenbahn Liverpool—Manchester.
Abdruck mit Genehmigung der Nationalen Forschungs- und Gedenkstätten der klassischen deutschen Literatur in Weimar (Goethe-Nationalmuseum)

Als sich Goethe am 23. Oktober 1828 mit seinem Mitarbeiter Johann Peter Eckermann über seine Wünsche für Deutschlands Zukunft unterhält, sagt er in einer längeren Ausführung auch den einen Satz: „Mir ist nicht bange, daß Deutschland nicht eins werde; unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das Ihrige tun".[3]) Wenn wir bedenken, daß die erste deutsche Eisenbahn dreiundeinhalb Jahre nach seinem Tode in Betrieb genommen wurde, daß aber diese wie viele ihrer Nachfolgerinnen nur kleinstaatlichen Charakter hatten und erst am 18. August 1840 mit der Magdeburg—Halle—Leipziger Eisenbahn die erste grenzüberschreitende deutsche Eisenbahn in Betrieb genommen wurde, so ist diese Bemerkung Goethes ein seherisches Wort, das sich voll und ganz erfüllt hat. Wir spüren, daß des Dichters vielbewegte und vielangeregte Gedankenwelt ihr anfängliches schroffes Urteil über die Eisenbahn abgelegt hat. Seine Anteilnahme an ihr bezeugt die Tagebuchnotiz vom 27. Februar 1832: „Die Eisenbahn von Liverpool nach Manchester, ein interessantes Heft, durchzugehen angefangen"[4]). Es handelt sich um die aus der großherzoglichen Bibliothek entliehene französische Schrift von P. Moreau: „Wissenschaftliche Beschreibung und malerische Ansichten der Eisenbahn von Liverpool nach Manchester" (Paris 1831). Dieses Heft, von einem französischen Ingenieur verfaßt, beschreibt die Bahn mit ihren Bauten und Fahrzeugen, den Verlauf und die Schwierigkeiten beim Bau der Strecke. Für den Dampflokomotivfreund besonders lesenswert ist der Abdruck der Abnahme- und Wettbewerbsbedingungen von Rainhill, deren erster Punkt verlangte, daß die Lokomotiven nach einer Parlamentsvorschrift ihren Rauch verzehren, d. h. rauchlos fahren müssen. Es wurde dadurch erreicht, daß die Loks mit Koks gefeuert und die Feuergase erstmalig mittels vieler einzelner Rohre durch den Kessel geführt wurden.

Wenn wir Goethes Stellungnahme zu den technischen und kulturellen Errungenschaften seiner Zeit recht verstehen wollen, müssen wir immer bedenken, daß ihm der rein materielle Nutzen einer Sache weniger galt als der ideelle menschlichkeitsfördernde Wert. In allem, was Hirne und Hände schufen, suchte der Dichter zuerst nach der ethischen Wirksamkeit, nach einem humanitären Ziel.

Als ein solches Ziel für das Verkehrswesen sei noch eine passende Stelle aus einem brieflichen Bericht von A. E. Odyniec zitiert, der als Begleiter des polnischen Dichters Adam Mickiewicz im August 1829 an einer Tafelrunde bei Goethe teilnahm. Es wird über das Verhältnis der Völker zueinander gesprochen: „Es sei Pflicht der Höhergebildeten und Besseren, meinte Goethe, ebenso mildernd und versöhnend auf die Beziehungen der Völker einzuwirken wie die Schiffahrt zu erleichtern oder Wege über Gebirge zu bahnen. Der Freihandel der Begriffe und Gefühle steigere ebenso wie der Verkehr in Produkten und Bodenerzeugnissen den Reichtum und das allgemeine Wohlsein der Menschheit"[5]).

Das 19. Jahrhundert ist das Jahrhundert der Eisenbahn. Sie hat auch Goethes ideellem Sinne von Handel und Wandel weiteren Kreisen der Menschheit neben Wohlstand noch mehr geistige Kraft und Selbstbewußtsein gegeben als es je die Jahrhunderte vorher vermochten.

[3]) J. P. Eckermann „Gespräche mit Goethe", 21. Auflage 1925, S. 558

[4]) Goethes Werke, Weimarer Ausg., Abt. III, Bd. 13, S. 225 f.

[5]) Biedermann „Goethes Gespräche", 2. Ausg., Bd. 4, S. 152

Willkür der Produzenten ausgesetzt?

Wenn man nicht für die Käufer produzieren müßte, was man da alles herstellen könnte. **(Frei nach „Eulenspiegel")**

Jahrelang hoffte ich vergeblich, daß die unerfreuliche Ursache, welche den Anstoß für diese Zeilen gibt, von unserer Modellbahnindustrie beseitigt werden würde — leider ebenso viele Jahre vergeblich. Bis zum Jahr 1964 wurden im „Modelleisenbahner" Triebfahrzeugwünsche für die Nenngröße H0 veröffentlicht, in denen sich die Forderung nach Modellen der Baureihen 01, 38^{10-40}, 41, 65^{10}, E 11, E 42, E 94 und V 180 ständig wiederholte. Auch die Redaktion des „Modelleisenbahners" unterstützte diese berechtigten Wünsche.

Mit einer bewundernswerten Hartnäckigkeit haben es die Produzenten der DDR bis zum heutigen Tag verstanden, gerade diese Modelle nicht herzustellen!

Die Bemühungen der vergangenen Jahre, neue Triebfahrzeuge auf den Markt zu bringen, sollen damit nicht unbeachtet bleiben. Doch bin ich der Meinung, es wäre besser gewesen, wenn beispielsweise die Firma Hruska an Stelle der BR 84 die BR 65^{10}, der VEB Piko statt der E 69 die E 11 und endlich mal die BR 01 gebracht hätten. Weiterhin könnte Piko versuchen, das sechsachsige Triebwerk der belgischen, dänischen, ungarischen Diesellok und der französischen Ellok für die E 94, E 251 und V 180 (Co'Co') zu verwenden. Diese Reihe läßt sich noch fortsetzen. Wer wagt sich beispielsweise an die BR 38^{10-40} heran — vielleicht Gützold?

Meine Frage geht nun dahin, wie lange sollen wir Modelleisenbahner noch der Willkür unserer Triebfahrzeughersteller ausgeliefert sein? Falls jedoch die Produzenten nicht fähig sein sollten, die verlangten Modelle herzustellen, könnten diese eventuell von Fleischmann, Märklin und Trix importiert werden, wie gewisse Zigarettensorten und Spirituosen zu Exquisitpreisen den ernsthaften Interessenten zugänglich gemacht werden.

Dagegen gebührt den Firmen Pilz für ihr ausgezeichnetes Weichenprogramm und Schicht für die neuen D-Zugwagen ein dickes Lob und Anerkennung. Schön wäre es allerdings, wir bekämen diese Wagen auch zu kaufen.

Ich würde mich sehr freuen, wenn sich das Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes mit etwas mehr Nachdruck dieser Wünsche annimmt.

Wolfram Ritter, Dresden

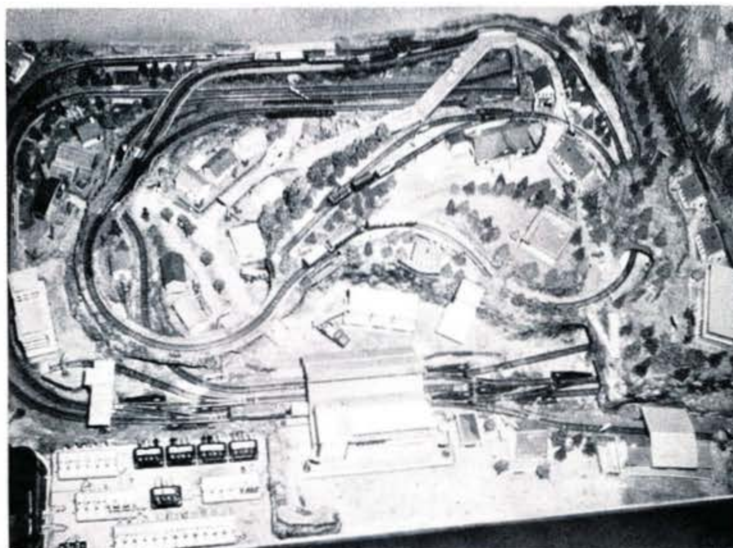
N-ANLAGE
(1,50 m x 1,10 m)

Karl Naumann



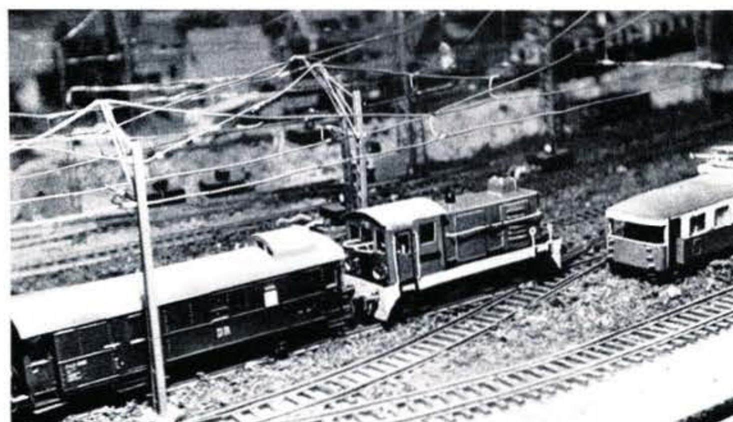
Auf dieser kleinen Anlage des Herrn Karl Naumann aus Döbeln konnten immerhin noch 15 m Gleise und 13 einfache Weichen verlegt werden. Es können gleichzeitig drei Züge fahren. Ein selbstgemaltes Bild an der Stirnwand ergibt eine gute Tiefenwirkung.

Fotos: Karl Naumann, Döbeln



H0-ANLAGE
(3,00 m x 1,65 m)

Wolfgang Winkler



Das Motiv der H0-Anlage des Herrn Wolfgang Winkler aus Cottbus ist eine eingleisige Hauptbahn und eine Stadtbahn. Die Stadtbahn hat drei Linien und wird mit elektrischer Fahrleitung betrieben. Der Fahrzeugpark der Stadtbahn besteht aus ehemaligen Triebwagen VT 135 und deren Beiwagen.

Fotos: Wolfgang Winkler, Cottbus



TT-ANLAGE
(1,62 m x 1,16 m)

Hans Schmidt



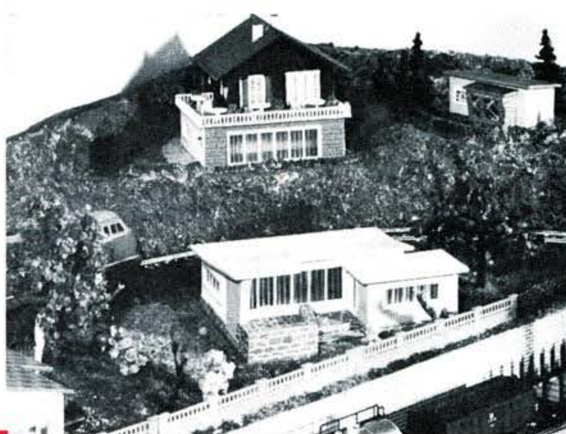
1

Die TT-Anlage des Herrn Hans Schmidt aus Nordhausen ist in erster Linie als ein unterhaltsames und lehrreiches Spielzeug für seine vier Jungen gedacht. Darum auch ist sie sehr stabil und solide ausgeführt worden – wobei zwangsläufig die Modelltreue nicht überall gewahrt werden konnte. Als Motiv hat Herr Schmidt einen Ausschnitt aus einer Mittelgebirgslandschaft gewählt. Um die halbe Anlage herum ist eine Autostraße geführt, auf der seine beiden jüngsten Söhne mit Modellen fahren können. Obwohl die Lage der Gleise nicht mehr verändert werden kann, haben die Kinder reichlich Gelegenheit, auf dem Gebiet der Geländegestaltung, der Beleuchtung von Straße und Gebäuden sowie bei der farbigen Gestaltung ihrem wachsenden Bastelbedürfnis entgegenzukommen (so soll es ja auch sein!).

Die Anlage hat zwei Hauptstrecken mit Überholungs- und Abstellgleisen; diese sind durch entsprechende Unterbrecherschienen geteilt. Weiterhin ist eine Nebenbahn (Bergstrecke) vorhanden, die in einem Bergbahnhof endet. Der Bergbahnhof bietet zahlreiche Rangiermöglichkeiten und kann als dritter Stromkreis von den beiden anderen getrennt werden.



2



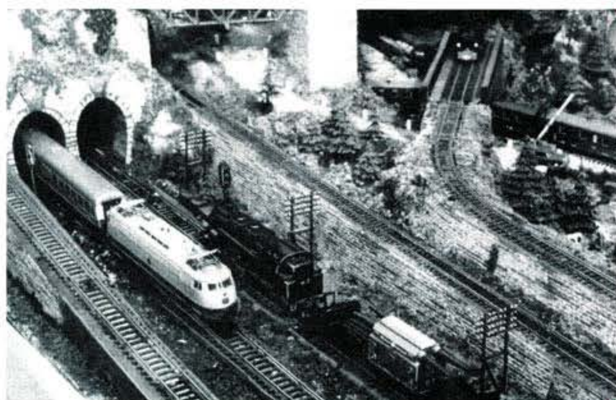
3

Bild 1 Teilansicht des Berggeländes im Hintergrund; im Mittelgrund steht ein Wochenendhaus, links davon kommt gerade eine V 200 aus dem Tunnel gefahren

Bild 2 Der Talbahnhof (hinten); rechts auf der selbst gebauten Brücke ein Personenzug, gezogen von einer V 200

Bild 3 Wochenendhäuser und Gaststätte im hügligen Gelände

Fotos: Hans Schmidt, Nordhausen



Ein Bild seiner „noch so kleinen" (2,30 m × 1,50 m) H0-Heimanlage wollte uns Herr Helmut Göthel aus Weißbach nicht vorenthalten. Die Anlage ist nur zum „Spielen" und als Übergangslösung gedacht. (Als Übergangslösung scheint sie uns aber sehr gut gelungen zu sein – die „richtige" Anlage wird ja dann ein kleines Wunder werden.)

Foto: Porebski


TT
Zeuke

Dipl.-Ing. KLAUS UHLEMANN, Greifswald

Bauanleitung für den Schnelltriebwagen Kruckenberg in der Nenngröße TT

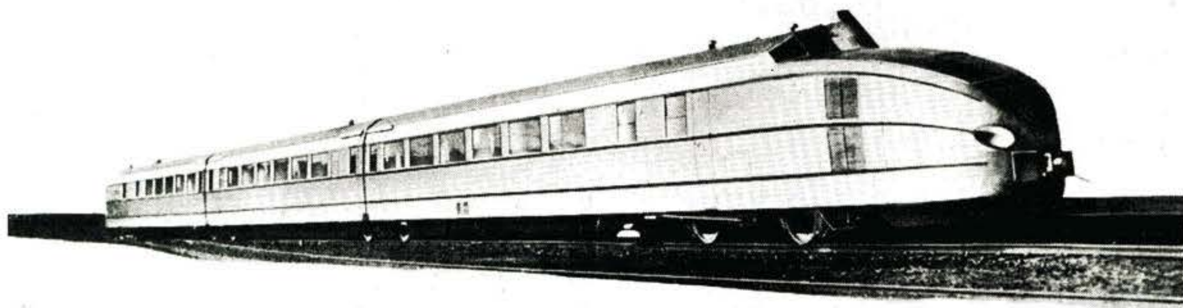
Конструкция быстроходной автомотриси им Крукенберга в масштабе TT

Construction of the Express Motor Car "Kruckenberg" in TT-Scale

Construction de l'automotrice rapide du type «Kruckenberg» en échelle TT

Mit dem Bau dieses dreiteiligen Schnelltriebwagens wurde ein kühner Vorstoß in damals noch unbekannte Gebiete des Triebfahrzeug- und Wagenbaus unternommen, und mit Recht gilt diese zweite Schöpfung des Dipl.-Ing. Franz Kruckenberg, nach seinem propellergetriebenen „Schienenzeppelin" im Jahre 1931, als ingenieurtechnische Großtat im Bau von Eisenbahnfahrzeugen.

Der Triebwagen sollte zwischen Berlin und Hamburg in den öffentlichen Verkehr eingesetzt werden. So begannen auch auf dieser ausgesprochenen Flachlandstrecke die Versuchsfahrten.



Dreiteiliger Schnelltriebwagen der Bauart Kruckenberg

Fotobeschaffung: Arthur Wölper, Bad Oeynhausen-Werste

Die Ergebnisse waren zunächst für eine derartige Neuentwicklung überraschend gut. Bei ausgezeichneter Laufruhe des Triebwagens wurden über längere Streckenabschnitte wiederholt Geschwindigkeiten von mehr als 200 und 215 km/h erreicht, was schließlich in der damaligen Rekordgeschwindigkeit für radgetriebene Fahrzeuge von 227 km/h gipfelte. Leider mußten die Versuchsfahrten wegen Achswellenbruch des Treibradsatzes eines Triebdrehgestells (siehe Blatt a der Übersichtszeichnung) abgebrochen werden. Glücklicherweise passierte der Unfall bei geringer Geschwindigkeit ohne nennenswerte Schäden im Bereich des Bahnhofes Wittenberge.

Erst nach dem Kriege sollte vom Hersteller ein neuer Radsatz geliefert werden können. Bereits zu Beginn des zweiten Weltkrieges war aber die Wirtschaft völlig auf Kriegsproduktion umgestellt, so daß Anforderungen der Forschung und Erprobung auf dem zivilen Sektor gegenstandslos wurden.

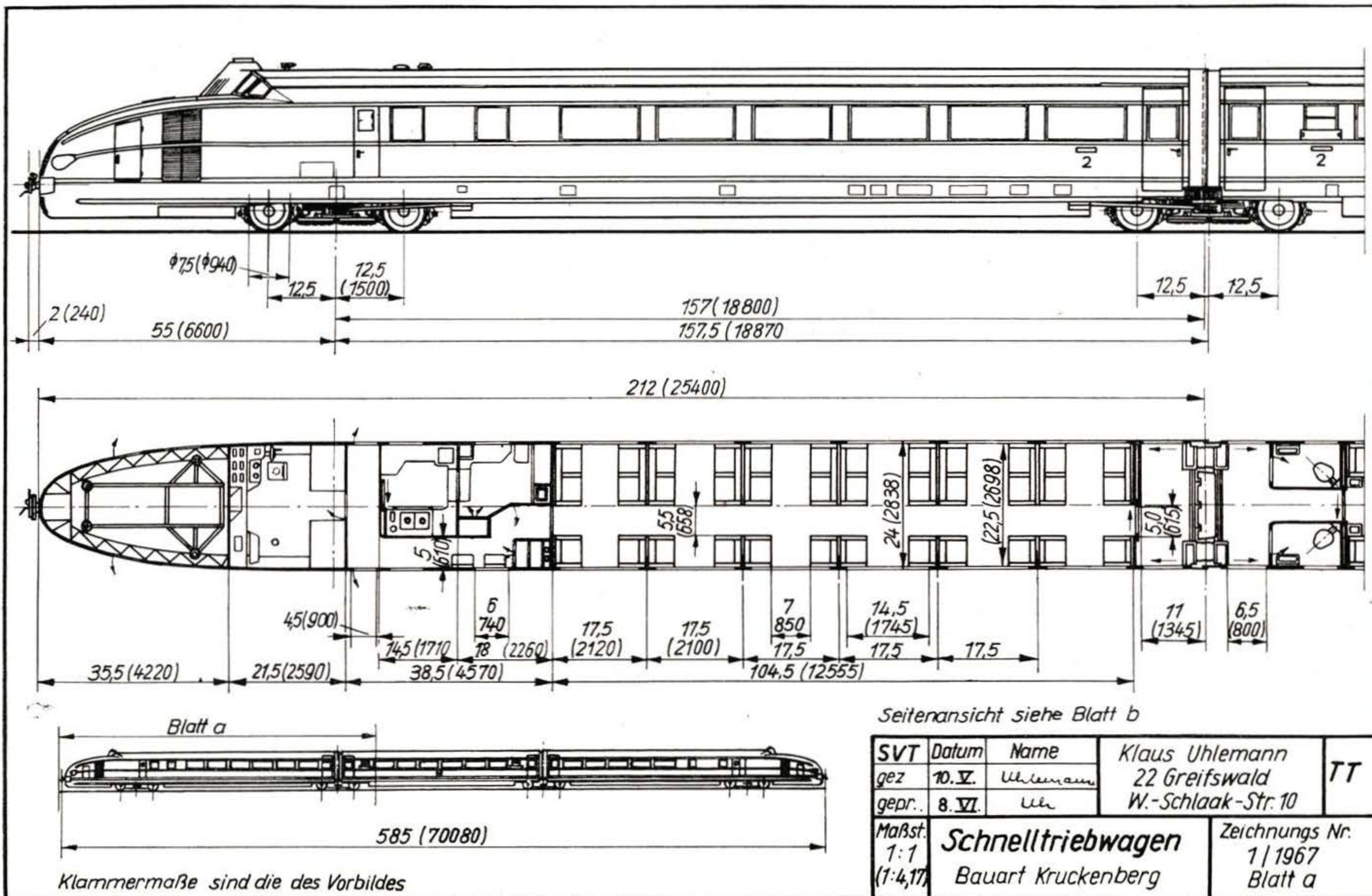
So wanderte der Triebwagen auf die Abstellgleise des Raw Wittenberge. Als nach dem Krieg die größten Wunden im Verkehrswesen beseitigt waren, erwog man wiederholt, den Triebwagen aufzubauen, was aber aus mangelnden technischen Unterlagen und wirtschaftlichen Erwägungen nicht zuletzt wegen des Allgemeinzustandes des Fahrzeuges (u. a. fehlende Maschinenanlage einschließlich Getriebe) scheiterte. Es sollten aber noch einige Jahre vergehen, bis schließlich der Triebwagen im ersten Halbjahr 1967 auf dem Gelände des Raw Wittenberge verschrottet wurde.

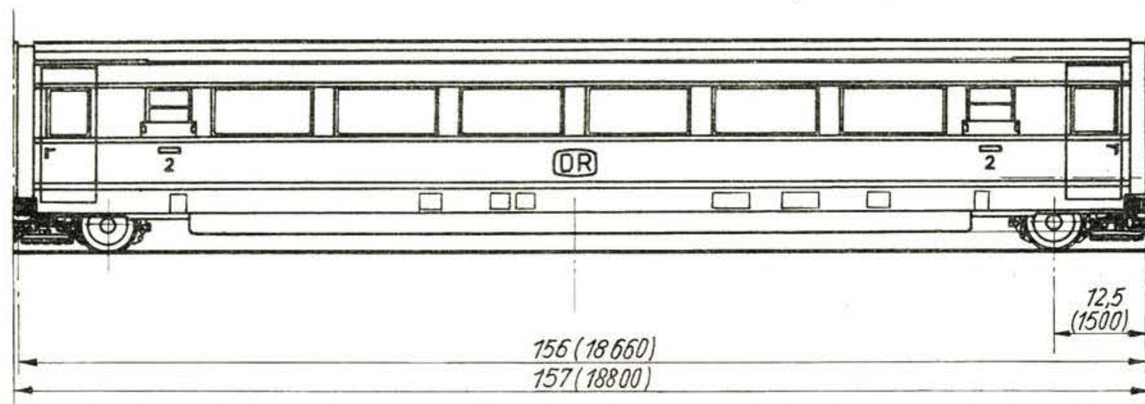
Für Forschungszwecke blieben lediglich ein Triebgestell mit Stangenanlenkung und darüber angeordnetem Untergestell (siehe Blatt c) sowie ein Laufgestell ebenfalls mit Stangenanlenkung und darüber befindlichem Kastenaufbau mit Wagenübergang und Schiebetüren außen (siehe Blatt c links) erhalten. Einige Sektionen der Wagenkästen dienten zum Bau von Garagen.

Welche neuartigen Konstruktionseinzelheiten brachte diese Wagenkonstruktion? Bereits die von damals üblichen Grundsätzen völlig abweichende äußere Formgebung besticht durch Zweckmäßigkeit, klare Linienführung und aerodynamische Durchbildung. Besonders hingewiesen sei auf die wuchtigen und trotzdem eleganten Vorbauten, die Gestaltung der Führerstände mit den verkleideten Auspuffrohren, durchgehende Zierleisten und nicht zuletzt auf die großen Fenster der Fahrgasträume, die mit 1745 mm Breite auch heute noch einen absoluten Spitzenwert darstellen (Fenstergrößen einiger Salonwagen bis 1600 mm).

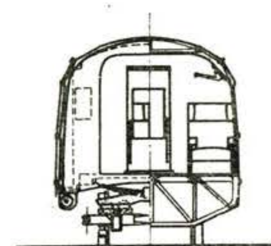
Die Kastenaußenhaut bildet eine kassettenförmig ausgesteifte Rohrschale, die auch auf der Unterseite ge-

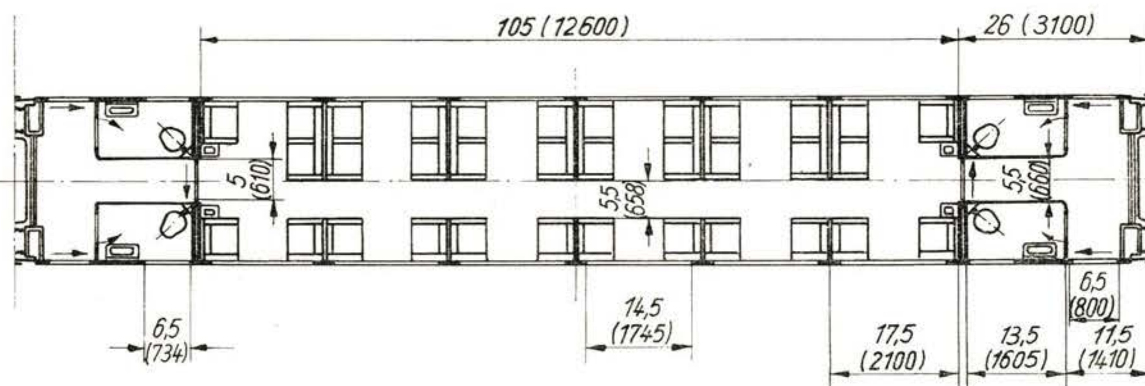
(Fortsetzung Seite 364)

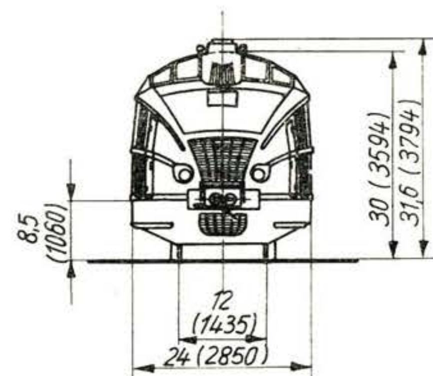

ϕ7,5(ϕ940)
12,5
12,5 (1500)
12,5
12,5
2 (240)
157 (18800)
55 (6600)
157,5 (18870
212 (25400)
5,5 (658)
24 (2838)
(22,5 (2698)
5,0 (615)
5 (610)
4,5(900)
6 740
7 850
14,5 (1745)
11 (1345)
6,5 (800)
14,5 (1710
18 (2260)
17,5 (2120)
17,5 (2100)
17,5
17,5
17,5
35,5 (4220)
21,5(2590)
38,5 (4570)
104,5 (12555)
Seitenansicht siehe Blatt b
Blatt a
585 (70080)
Klammermaße sind die des Vorbildes
SVT
Datum
Name
gez
10. V.
gepr.
8. VI.
Klaus Uhlemann
22 Greifswald
W.-Schlaak-Str. 10
TT
Maßst.
1:1
(1:4,17
Schnelltriebwagen
Bauart Kruckenberg
Zeichnungs Nr.
1/1967
Blatt a

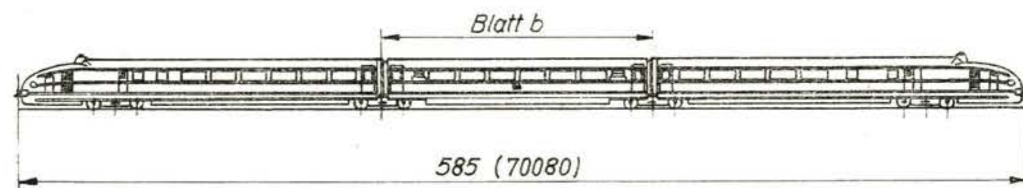


F.O.K.
27 (325)
5,5 (655)
10 (1190)





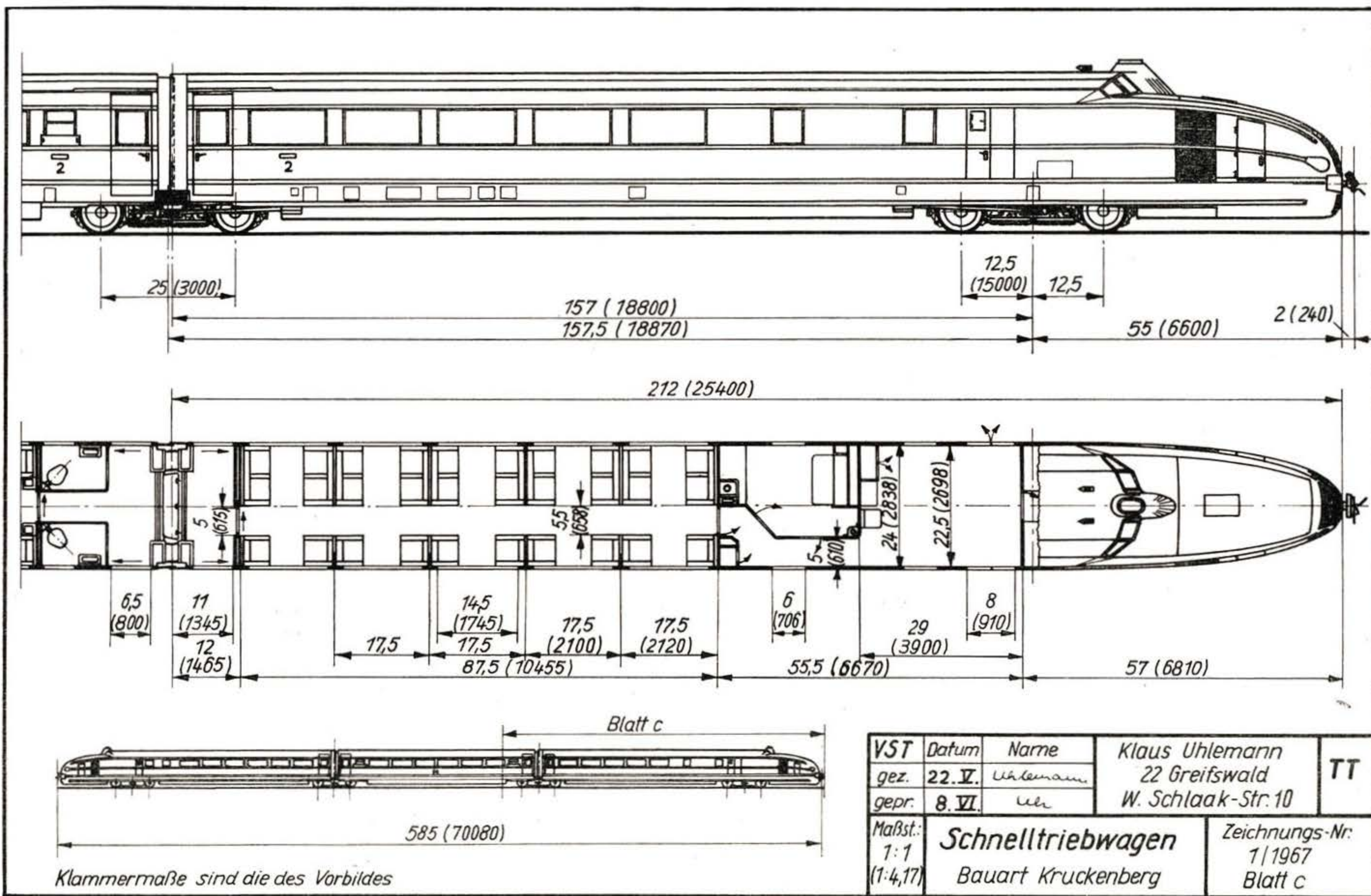




Klammermaße sind die des Vorbildes

Seitenansicht siehe Blatt a

SVT	Datum	Name	Klaus Uhlemann 22 Greifswald W.-Schlaak-Str. 10	TT
gez.	20. V.	Uhlemann		
gepr.	8. VI.	Uh		
Maßst. 1:1 (1:4,17)	Schnelltriebwagen Bauart Kruckenberg		Zeichnungs. Nr. 1/1967 Blatt b	


25 (3000)
12,5 (15000)
12,5
157 (18800)
157,5 (18870)
55 (6600)
2 (240)
212 (25400)
5 (615)
5,5 (658)
5 (610)
24 (2838)
22,5 (2698)
6,5 (800)
11 (1345)
12 (1465)
17,5
14,5 (1745)
17,5
17,5 (2100)
17,5 (2120)
87,5 (10455)
6 (706)
29 (3900)
8 (910)
55,5 (6670)
57 (6810)
Blatt c
585 (70080)
Klammermaße sind die des Vorbildes
VST | Datum | Name
gez. | 22. V. | Uhlemann
gepr. | 8. VI. | Uh
Klaus Uhlemann
22 Greifswald
W. Schlaak-Str. 10
TT
Maßst.: 1:1 (1:4,17)
Schnelltriebwagen
Bauart Kruckenberg
Zeichnungs-Nr.: 1/1967
Blatt c

schlossen ist und auf der Oberseite auch gegen den Seitenwind entsprechende Wölbungen besitzt.

Die räumliche Aufteilung des dreiteiligen Triebwagens ist wie folgt vorgenommen (Reihenfolge jeweils von links nach rechts bezugnehmend auf die Maßzeichnungen):

Blatt a: Im vordersten überhängenden Teil unter einem strömungstechnisch ausgebildeten Vorbau sind der Motor und das Strömungsgetriebe untergebracht. Die Anwendung der hydraulischen Kraftübertragung stellt im übrigen einen bedeutenden Meilenstein zu dieser heute auf deutschen Eisenbahnen dominierenden Übertragungsart dar, denn die Zuverlässigkeit wurde bei den Versuchsfahrten eindeutig bewiesen. Mit einer schrägliegenden Kardanwelle wird über ein Achsgetriebe die Hinterachse des zugehörigen Drehgestells angetrieben. Hieraus resultiert auch die Achsfolge des Triebwagens 1'A'+2'+2'+A'1'.

Über dem Getriebe befindet sich hochliegend der Führerstand. Es folgen Türraum, Küche und Anrichte. Speisen konnten in den Fahrgasträumen eingenommen werden (Klapptische). Der anschließende Fahrgastgroßraum bietet 36 Personen Platz. Dahinter liegt der Türraum. Die Einstiegtüren sind als Schiebetüren an der Außenseite der Wagen angebracht und legen sich in geschlossenem Zustand bündig in die Wandfläche ein.

Blatt b: Türraum, zwei Toiletten, Fahrgastraum für 34 Personen, anschließend symmetrisch zwei Toiletten und der Türraum.

Blatt c: Türraum, Fahrgastgroßraum mit 30 Sitzplätzen. Es folgen Postraum, Gepäckraum, Führerstand und Maschinenraum.

Die Verbindung zwischen den Wagenteilen übernehmen an den unteren Ecken des Kastenquerschnitts angebrachte Gelenkkupplungen, die so ausgebildet sind, daß sich die Kastenteile gegeneinander um die Längsachse nicht verdrehen und versetzen können, wohl aber Winkelbewegungen in horizontaler und vertikaler Ebene möglich sind.

Besondere Sorgfalt ist den Laufeigenschaften zugewendet. Drehgestelle, wie im besonderen die Abfederung, sind aus heutiger Sicht noch äußerst modern und beachtenswert.

Erstmals werden drehzapfenlose Drehgestelle verwendet, deren Winkelbewegungen durch außen angebrachte Lenkerstangen (Durchmesser 100 mm), Winkelhebel und einer quer zur Fahrzeuglängsachse befindlichen Stange mit Rückstelleinrichtung ermöglicht sind. Die Drehgestellwangen sind als Kastenrahmen gestaltet, die sich zwischen den beiden Radsätzen ähnlich dem gebräuchlichen Schwanenhals bei der amerikanischen Drehgestellbauart abstützen. Um die unabgefederten Massen herabzusetzen, ist das Kastenprofil über den Achslagern hochgezogen und nimmt, von außen nicht sichtbar, je Achslager vier zu zwei Paaren ineinandergestellte Schraubenfedern auf.

Auf dem Kastenrahmen zwischen den Radsätzen sind die Tröge für doppelreihig angeordnete Gummikugeln aufgeschweißt. In den Triebgestelltrögen befinden sich je $5 + 7 = 12$, auf denen der Laufgestelle $2(2 + 2) = 10$ Kugeln, letzteres bedingt durch die Teilung der Tröge jeweils für ein Wagenkastenteil.

Somit sind im gesamten Triebwagen 88 Gummikugeln vorhanden. Trotz nunmehr fast 30jähriger Einbauzeit (allerdings wurden die Kugeln bis auf die Versuchsfahrten keinen dynamischen Belastungsspitzen ausgesetzt) ist der Zustand dieser Gummifederelemente noch einwandfrei. In unbelastetem Zustand ist nur in geringem Umfang die Bildung von Rotationsellipsoiden erkennbar, was die Maße für die beiden Achsen von 208,5 mm und 199,5 mm beweisen (gemessen zum Zeitpunkt der Verschrottung). Als drittes Federsystem befinden sich zwischen den oberen Trögen auf den Gummikugeln und dem Wagenkasten Blatttragfedern, die in ihrer Funktion etwa den langen Wiegenfedern beim Drehgestell Görlitzer Bauart entsprechen.

In den Triebdrehgestellen sind auf jeder Seite paarig angeordnete Blatttragfedern in Wagenlängsrichtung (Abmessungen: achtlagig, 1900 · 90 · 18) vorhanden, auf die Jakobslaufgestelle stützen sich die Wagenkästen ebenfalls über paarig eingebaute Blatttragfedern in Fahrzeugquerrichtung (Abmessungen: siebenlagig, 1900 · 90 · 18) ab (siehe auch Seitenansicht und Schnitt Blatt b der Übersichtszeichnung).

Die richtungweisende Konstruktion des Triebwagens fand außer in der Konzeption des Laufwerkes (Verwendung von Gummielementen zur Abfederung, drehzapfenlose Lenkergestelle), der Maschinenanlage und der Kastenkonstruktion (selbsttragende Röhrenbauweise) auch in der Formgebung und Innenausstattung der Fahrgasträume ihre Fortsetzung in den neueren Triebzügen der DB (TEE VT 11[5]), der DR (SVT 18.16) und im Dieseltriebfahrzeugbau allgemein.

Technische Daten

Betriebsgattung (ursprünglich)	BPwPost K 8vT—34
Baujahr	1938
Hersteller	Vereinigte Westdeutsche Waggonfabriken
Motor Bauart	Zwölfzylinder-Maybach-Dieselmotor mit Turboaufladung
Anzahl	2
Nennleistung je	600 PS
Nenndrehzahl	1500^{-1}
Getriebe	hydraulische Getriebe (Bauart Prof. Föttinger und AEG)
Übertragung	Kardanantrieb
Höchstgeschwindigkeit	erreicht 227 km/h (nach Augenzeugenbericht)
Achsanordnung	1'A'+2'+2'+A'1'
Eigenmasse	113,2 t
Achslast Triebdrehgestell	15,5 Mp
Laufdrehgestell	13,0 Mp
Reibungslast (gesamt, zugrundegelegt ist die Eigenmasse)	31,0 Mp
Länge ü. Mittelpufferkupplung	70 080 mm
Länge der Wagenkästen	
Endteil je	25 400 mm
Mittelteil	18 800 mm
Wagenkastenbreite	2 838 mm
Größte Wagenhöhe	3 794 mm
Höhe Fußbodenoberkante ü. SO	1 190 mm
Gedachter Drehzapfenabstand	
Endteil	18 870 mm
Mittelteil	18 660 mm
Drehgestellbauart	zweiachsig, drehzapfenlos, Lenkerführung
Achsstand (Trieb- u. Laufgest.)	3000 mm
Laufkreisdurchmesser	940 mm
Achslager	Rollenachslager, Innenlagerung
Federung	Schraubenfedern, Gummikugeln, Blattragfedern
Bremsbauart	Hik-PR-Mg-Klotzbremse mit Magnetschienenbremse
Anzahl der Sitzplätze 2. Klasse (nach der ehemaligen Klassifizierung, entspricht der heutigen 1. Klasse)	100
Sitzplatzanordnung	2 + 1
Abteiltiefe	2100 mm
Fensterabmessungen	1745 mm × 770 mm
Besondere Ausstattung	Klimaanlage

Literatur

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens Nr. 14/15 1939, S. 311, Rundschau

Dipl.-Ing. ARMIN MEISSNER, Institut für Verkehrsforschung, Berlin

Die deutschen Schmalspurbahnen im Wandel der Zeiten

Немецкие узкоколейные жел. Дороги в течение поколений

The German Narrow-Gauge Railways in Course of Times

Les chemins de fer allemands à voie étroite au changement des temps

1. Vorwort

Hier wird der Versuch eines knappen regionalen und zeitlichen Überblicks über die deutschen Schmalspurbahnen, insbesondere auf dem Territorium der Deutschen Demokratischen Republik, unternommen. Die wirtschaftlichen Ergebnisse beruhen, soweit sie die Gegenwart widerspiegeln, auf Untersuchungen des Instituts für Verkehrsforschung in Berlin.

2. Die Spurweiten – eine bunte Palette

Die erste Schmalspurbahn der Welt wies die Spurweite von 597 mm auf und dürfte damit wohl in allen Erdteilen eindeutig zur Kategorie der Schmalspurbahnen gehören. Es handelt sich um die Festiniogbahn in der englischen Grafschaft Carnavon, enstanden von 1832 bis 1834, zu einer Zeit, als in Deutschland noch keine Eisenbahnstrecke eröffnet worden war. Dreißig Jahre sorgten auf dieser 21,9 km langen Strecke Pferde für die Zugkraft, bis sie auf Dampfbetrieb umgestellt wurde.
In Deutschland wurden die ersten Schmalspurbahnen mit der Spurweite von 785 mm 1853 im damaligen Oberschlesien und 1862 im Rheinland gebaut. Auf dem Territorium der DDR hat es zu keiner Zeit diese Spurweite gegeben.
Über die vertretenen Spurweiten vermittelt die Tafel 1 einen Überblick.

Tafel 1 Verbreitung der Spurweiten von Schmalspurbahnen auf dem Territorium der DDR

Jahr	Streckenlänge	davon Spurweite in mm 600	750	900	1000
	[km]	[%]	[%]	[%]	[%]
1892	540.2	11,3	52.1	1.2	35.4
1900	1678.6	11,5	60.5	0,4	27.6
1910	1916.6	13.8	60.2	0.8	25.2
1940	2015,1	14.1	63.4	0,8	21,7
1965	1030.6	8,6	61.8	1,5	28.1

Die Tafel 1 veranschaulicht, daß das Verhäitnis zwischen den Spurweiten trotz der unterschiedlichen Betriebslänge aller Schmalspurbahnen von ihrer Entstehung bis heute annähernd konstant geblieben ist.
In den übrigen Teilen Deutschlands war vor allem die Meterspur weit verbreitet. Kurz vor dem zweiten Weltkrieg gab es in Deutschland die in der Tafel 2 aufgeführten Spurweiten.

Tafel 2 Verbreitung der Spurweiten von Schmalspurbahnen in Deutschland

Spurweite [mm]	Anteil an Streckenlänge [%]
600, 785, 900	12
750	40
1 000	48
insgesamt	100

Die Tafel 3 gibt einen Überblick über den Konzentrationsgrad der regionalen Verbreitung der Spurweiten in der DDR.

Tafel 3 Geographische Verteilung der Spurweiten von Schmalspurbahnen in der DDR

Gebiet	Spurweite [mm]	Anteil am Schmalspurnetz [%] 1940	1965
Sachsen	750	25	40
Östl. Mecklenburg	600	10	4
Harz	1 000	7	11
Übrige Gebiete	750, 900, 1 000	58	45
insgesamt		100	100

Die Anteile in Sachsen und im Harz haben sich nur relativ, nicht absolut erhöht, da die Netzschrumpfung der Schmalspurbahnen in den nördlichen Bezirken während der vergangenen Jahre wesentlich stärker war. Nach dem Abbau von zwei kleinen Strecken mit insgesamt 10,4 km Länge ist in Sachsen ausschließlich die Spurweite von 750 mm anzutreffen.

3. Entwicklungsetappen auf dem Territorium der DDR

Die erste Schmalspurbahn auf dem Territorium der DDR war die Feldabahn (1879/80). Das 44 km umfassende Streckennetz erschloß die Röhn. 1908 und 1934 wurde die Feldabahn auf Normalspur umgespurt. 1881 wurde als zweite Schmalspurbahn das Teilstück Wilkau-Haßlau–Kirchberg (Sachs.) in Betrieb genommen, das später über Saupersdorf, Wilzschhaus (heute Schönheide Süd) bis Carlsfeld verlängert wurde.

1883/84 folgten weiter in Sachsen die Strecken Hainsberg (Sachs.)–Kipsdorf, Klotzsche–Königsbrück und Radebeul–Radeburg. Auch in der Folgezeit konzentrierte sich der Bahnbau vorwiegend auf Sachsen.
1887 begann die Erschließung des Harzes durch die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn-Gesellschaft, ergänzt durch die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft (NWE) in den Jahren 1897/99.
1892 gab es bereits rund 500 km Schmalspurbahnen, fast ausschließlich im Gebirge (Harz, Thüringer Wald, Erzgebirge und Oybin) und im Erzgebirgsvorland. Mit dem Jahr 1892 fiel, von Bad Doberan–Heiligendamm einmal abgesehen, der Startschuß in der Norddeutschen Tiefebene. Das große 600-mm-Netz der Mecklenburg–Pommerschen-Schmalspurbahn-AG entstand. Die Wahl der Spurweite deutet darauf hin, daß die geringen Baukosten im Vordergrund standen.
Nutznießer war bei vielen Bahnen um die Jahrhundertwende die feudale Landwirtschaft, so u. a. bei folgenden Gesellschaften:

- Vereinigung vorpommerscher Kleinbahnen GmbH
- Kleinbahnen des Landesverkehrsamtes Brandenburg
- Kleinbahnen des Kreises Jerichow I.

Der Bahnbau nach 1910 hatte vielfach den Charakter von Netzergänzungen. Man war bestrebt, Netze gleicher Spurweite zu verbinden:

1910 Lommatzsch–Döbeln Gärtitz (verbindet Mügelner Netz und Wilsdruffer Netz).
1913 Verbindungsgleis Potschappel–Hainsberg (verbindet die Strecken nach Kurort Kipsdorf und Wilsdruff miteinander).
1913 Verbindungsgleis im Bf Sorge (schafft Kurswagenübergang zwischen der NWE und der Südharzeisenbahn).

Das Thumer Netz erhielt in Meinersdorf (Erzgeb.) 1911 einen dritten Übergang zur Normalspur.

Den Charakter eines Netzanschlusses hatte auch der letzte Schmalspurbahnneubau 1921/23 zwischen Klingenberg-Colmnitz und Oberdittmannsdorf. Das Verkehrsaufkommen der Strecke und der Austausch zwischen den Netzteilen rechtfertigten den Bahnbau nicht. Vom Standpunkt einer gesunden Verkehrspolitik hätte er unterbleiben müssen. Die Verkehrserschließung durch den Kraftverkehr zeichnete sich bereits überall ab.

So ist auch der Wiederaufbau der Normalspurstrecke Glöwen—Havelberg als Schmalspurbahn heute nicht mehr verständlich (1948). Mit diesem reichlich verspäteten Nachzügler schließt der Schmalspurbahnbau in der DDR endgültig ab.

Bis 1945 wurde der Schmalspurbetrieb nur auf wenigen Bahnen eingestellt. Es sind dies u. a.:

Klotzsche—Königsbrück	im Jahre 1897,
Feldabahn	1908 und 1934,
Buttelstedt—Rastenberg	1923,
Heidenau—Altenberg (Erzgeb.)	1938.

Alle diese Bahnen wurden auf Normalspur umgebaut, insgesamt etwa 140 km.

Ebenso wie sich der Schmalspurbahnbau auf wenige Jahrzehnte — etwa auf die Zeit von 1880 bis 1910 —

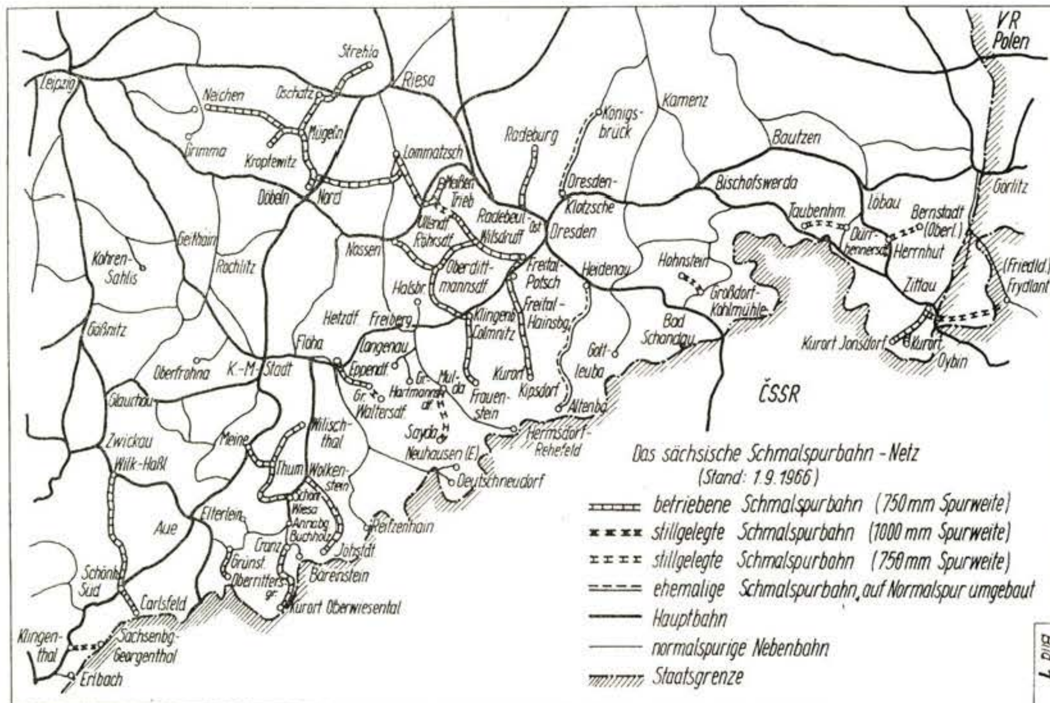


Bild 1

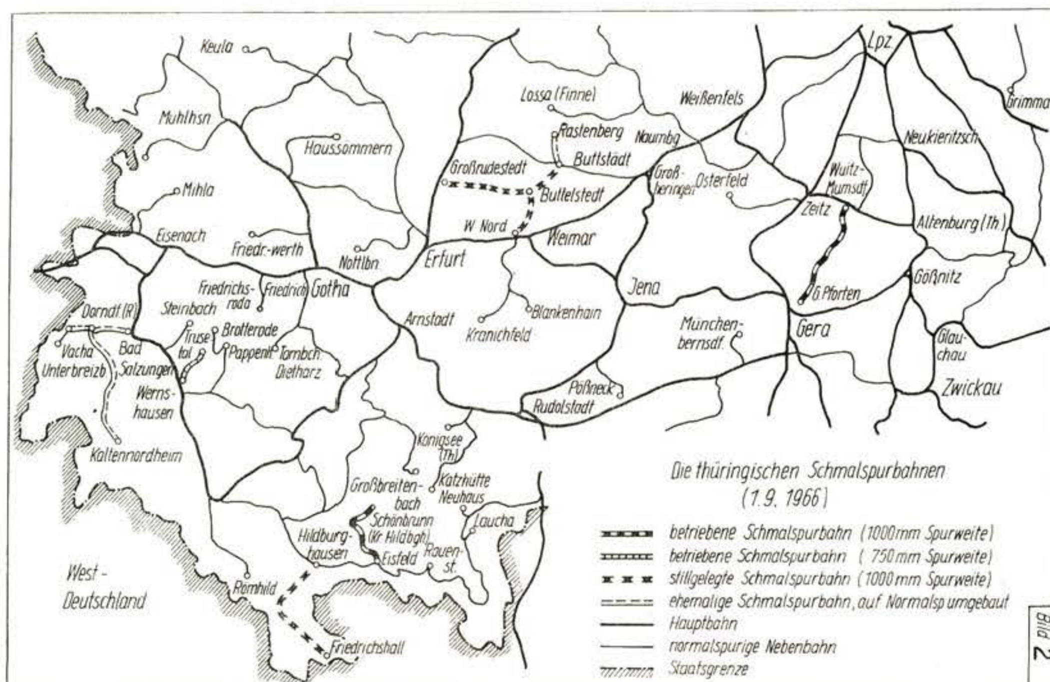


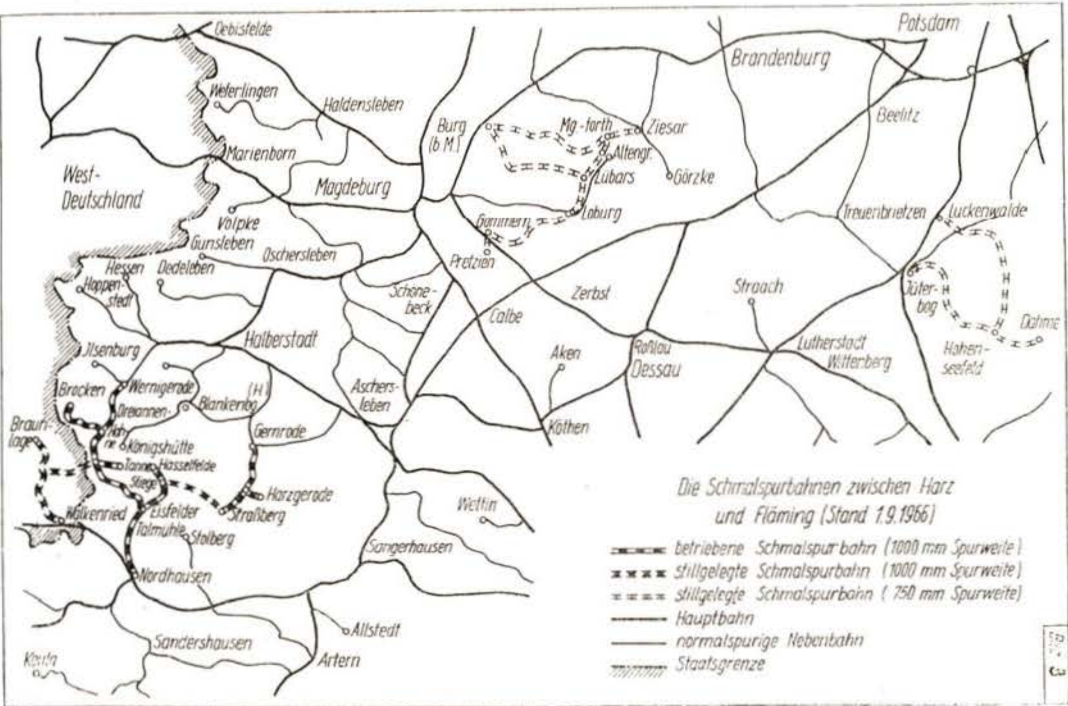
Bild 2

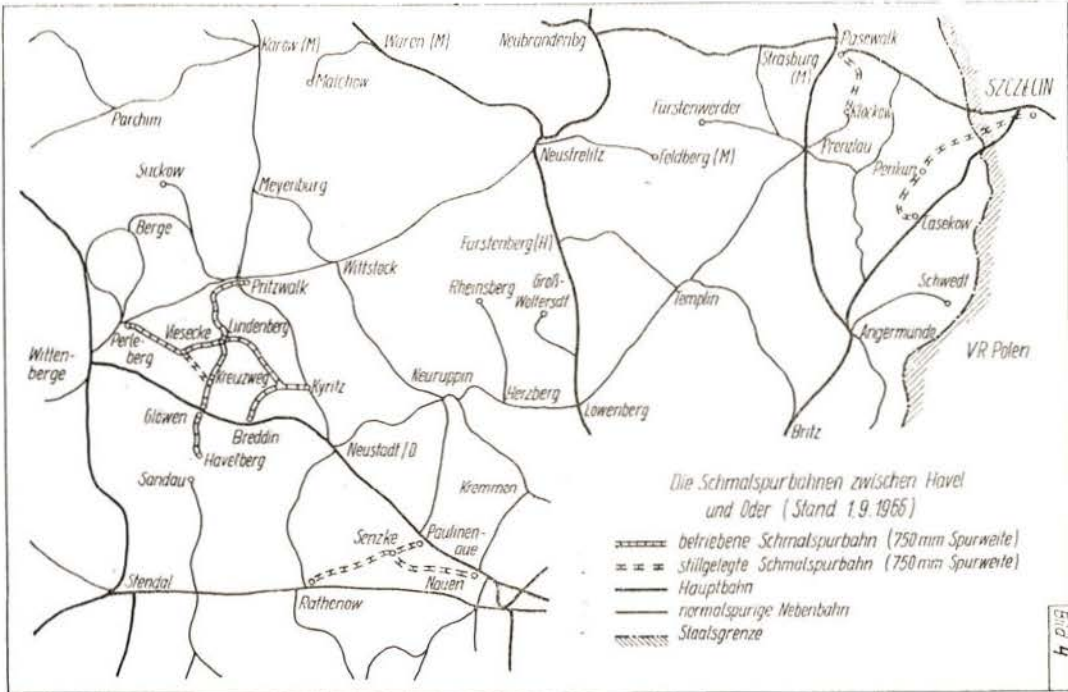
konzentrierte, kann man von einer Periode umfangreicher Verkehrsverlagerungen auf die Straße in den Einzugsbereichen von Schmalspurbahnen während der beiden vergangenen Jahrzehnte sprechen. In diesem jüngsten Zeitraum wurden annähernd 1000 km Schmalspurbahnen stillgelegt. Die Bilder 1 bis 5 veranschaulichen die dargelegte Entwicklung.

4. Einfluß der Kleinbahngesetzgebung und der Verstaatlichung

Der Schmalspurbahnbau wurde durch die Gesetzgebung sehr gefördert. In vielen Staaten Europas wurden Gesetze über Lokalbahnen, Sekundärbahnen, Vizinalbahnen usw. erlassen. Allen war mehr oder weniger gemeinsam, daß sie Normen für Bau und Betrieb von Eisenbahnen geringer Verkehrsbedeutung und Maßnahmen zur Förderung des Bahnbaus enthielten.

Das bekannteste unter ihnen war das preußische „Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen" vom 28. 7. 1892. Es wirkte in hohem Maße stimulierend auf den Schmalspurbahnbau. Preußen, das sich seit Ende der 70er Jahre aus strategischen Gründen verstärkt der Verstaatlichung der Eisenbahnen von überörtlicher Verkehrsbedeutung widmete, förderte andererseits im Interesse der Unternehmer den Bau privater Kleinbahnen.





Über die Entwicklung des Schmalspurbahnbaus in Preußen und im damaligen Deutschen Reich gibt die Tafel 4 Aufschluß.

Tafel 4 Schmalspurbahnen in Deutschland

Jahr	Streckenlängen Preußen km	Streckenlängen Deutsches Reich km
1891/92	367,4	1156,9
1902	5071.1	6700.2
1910	5772.0	8342.1
1918/19	6380,0	etwa 8700,0

Vor Erlaß des preußischen Kleinbahngesetzes existierten auf dem Gebiet der heutigen DDR 6 private Schmalspurbahnen mit insgesamt 187,6 km Streckenlänge.

Der Bau von Privatbahnen erreichte im letzten Jahrzehnt vor 1900 ein vorher nie gekanntes Ausmaß. Vom Erlaß des Kleinbahngesetzes bis zum 31. 12. 1896, also in vier Jahren, stellte z. B. die Fa. Lenz & Co. 1041,3 km Kleinbahnen fertig. Weitere 368,9 km befanden sich im Bau.

Die Bauwelle und der erhoffte Gewinn regten immer weitere Kreise zu Bahnbauprojekten an. Allein in Preußen registrierte man im Jahre 1897 Projekte über 17 000 km Streckenlänge als Normal- und Schmalspur. Aus der heutigen Sicht kann man es als ein großes Glück bezeichnen, daß nur ein Bruchteil dieser Ausbauwünsche realisiert wurde.

Die ersten Schmalspurbahnen auf dem Territorium der heutigen DDR waren Staatsbahnen. Außerdem soll nicht unerwähnt bleiben, daß Sachsen das Staatsprinzip auch bei den Schmalspurbahnen konsequent durchsetzte. Dies begünstigte ihre technische Entwicklung.

Das Wachstum der beiden größten Schmalspurbahnnetze zeigt die Tafel 5. Es ist symptomatisch für die Entwicklung des staatlichen und privaten Schmalspurbahnbaus auf unserem Territorium.

Sachsen hatte auch das größte staatliche Schmalspurnetz in Deutschland. In den anderen deutschen Staaten überwog der Privatbahnanteil.

Auch nach der Verstaatlichung der deutschen Eisenbahnen im Jahre 1920 blieben die privaten Schmalspurbahnen erhalten. In der DDR wurden sie im Jahre 1950 verstaatlicht.

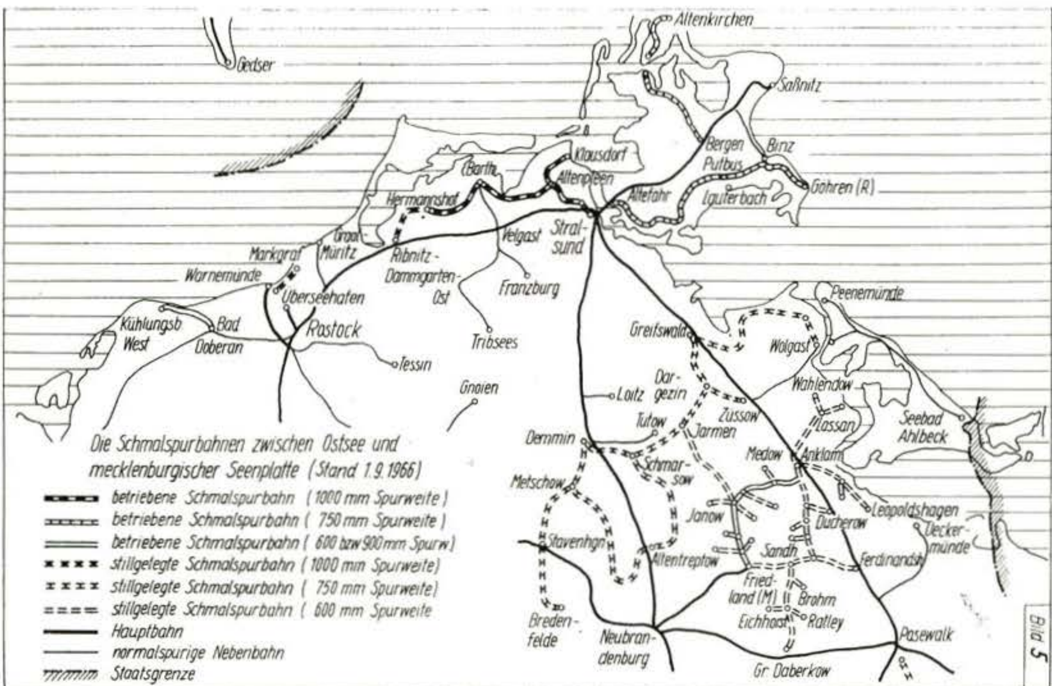
Der heute von der Deutschen Reichsbahn betriebene Muskauer Waldeisenbahn hatte früher eine rechtliche Sonderstellung. Da sie eine Kleinbahn des nichtöffentlichen Verkehrs war, unterlag sie nicht dem preußischen Kleinbahngesetz. Der Betrieb auf der Muskauer Waldeisenbahn wurde von den Regierungsstellen in Liegnitz durch Polizeiverordnung vom 19. 3. 1892 geregelt. Der Charakter einer Kleinbahn des nichtöffentlichen Verkehrs hat sich bis in die heutige Zeit erhalten.

Tafel 5 Wachstum der Schmalspurbahnen in Sachsen und Mecklenburg – Vorpommern

Jahr	Schmalspurnetz der sächsischen Staatsbahnen [km]	Netz der Meckl.-Pommerschen Schmalspurbahn-AG [km]
1880	—	—
1882	9,30	—
1884	52,00	—
1886	133,46	—
1888	161,44	—
1890	203,37	—
1892	261,63	87,10
1894	327,42	118,00
1896	327,42	126,40
1898	366,28	130,43
1900	408,83	153,95
1902	410,44	150,90
1904	422,25	150,90
1906	433,48	150,81
1908	443,17	176,98
1910	476,63	181.42
1912	507,87	181,42
1914	511.15	181,42
1916	514,94	—
1920	519,88	—

5. Bau und Betrieb

Ein stimulierendes Element für die wachsende Zahl von Schmalspurbahnen waren die relativ niedrigen Bau- und Betriebskosten (vgl. Tafel 6).



Tafel 6 Baukosten in Abhängigkeit von der Spurweite im Jahre 1900

Baukosten [Mark/km]	Spurweite [mm]
68 500	1 435
45 500	1 000
39 100	750
22 400	600

Ende 1894 verkörperten die sächsischen Schmalspurbahnen bei nur 4% des Anlagekapitals der sächsischen Staatseisenbahnen etwa 12% der Netzlänge.

Einige technische Daten sollen die niedrigeren Baukosten der Schmalspurbahnen verständlich machen. Von den sächsischen Schmalspurbahnen lagen um die Jahrhundertwende 18% der Streckenlänge in Geländehöhe, der Rest im Auf- oder Abtrag. Der analoge Prozentsatz bei den Normalspurbahnen betrug nur 8%. 1891 hatten nur 66% aller Streckenlängen der deutschen Schmalspurbahnen einen eigenen Bahnkörper, beim Rest befand sich der Bahnkörper auf öffentlichen Straßen. Die Privatbahnen hatten sogar einen entsprechenden Anteil von nur 50%. Ein Vergleich der Neigungs- und Krümmungsverhältnisse der Strecken der Deutschen Reichsbahn zwischen Normal- und Schmalspur wurde in der Tafel 7 vorgenommen.

Tafel 7 Vergleich der Neigungs- und Krümmungsverhältnisse für die Strecken der DR (1936)

Trassierungselemente		Anteil an Streckenlänge Normalspur	Schmalspur
		%	%
Neigung	bis 5 ‰	56,5	25,1
Neigung	5 bis 10 ‰	27,3	19,4
Neigung	10 bis 25 ‰	15,7	43,5
Neigung	über 25 ‰	0,5	12,0
insgesamt		100,0	100,0

Trassierungselemente		Anteil an Streckenlänge Normalspur	Schmalspur
		%	%
Halbmesser	bis 1000 m	33,9	5,7
	1000 bis 500 m	33,6	9,9
	500 bis 300 m	24,2	16,3
	300 bis 180 m	8,1	21,2
	180 bis 100 m	0,2	37,5
	unter 100 m	—	9,4

Die Werte veranschaulichen überzeugend, daß die Trassierung der Schmalspurbahnen nach ganz anderen Gesichtspunkten als die der Normalspurbahnen erfolgte. Auf Grund solcher Trassierungselemente sowie der leistungsschwachen Auslegung von Triebfahrzeugen und Oberbau waren für die Betriebsführung auf den Schmalspurbahnen sehr niedrige Höchstgeschwindigkeiten (25 bzw. 30 km/h) vorgesehen.

Diese Geschwindigkeiten, die nicht selten infolge mangelhaften Oberbaus noch herabgesetzt werden mußten, geben bei den heutigen Ansprüchen an den Reisekomfort keinen Anreiz zur Benutzung der Personenzüge.

Der Güterverkehr stellte nicht so hohe Ansprüche. Auf den Spurwechselbahnhöfen bereitete aber die Umladung mit steigendem Wechselverkehr Schmalspur/Normalspur Schwierigkeiten. Die Einführung des Rollfahrzeugbetriebes war daher ein großer Fortschritt. Das Auf- und Abbocken der normalspurigen Güterwagen und die Zugförderung sind jedoch sehr kostenaufwendig, denn die Nutzlast der Güterzüge steht in keinem Verhältnis zur „toten Last". Gerade aus der heutigen Sicht, wo sich die Leichtbauweise für Fahrzeuge durchgesetzt hat, ist der Rollfahrzeugbetrieb alles andere als eine ideale Lösung.

6. Wirtschaftlichkeit

Die Betriebs- und Verkehrsleistungen der Schmalspurbahnen stiegen in den ersten Jahrzehnten dem absoluten Wert nach stark an. Gemessen am Längenzuwachs verlief die Entwicklung von Anfang an jedoch degressiv, h. h., es wurden immer verkehrsschwächere Einzugsbereiche als zuvor erschlossen.

Mit dem Einrichten von Kraftomnibuslinien in den 20er Jahren setzte eine ständige Aushöhlung des Verkehrsaufkommens ein. Diese Entwicklung hält bis in die Gegenwart an und hat auch den Personenkreis mit sozialgestützten Tarifen (Zeitkarten) erfaßt. Die Personenzüge fahren fast überall mit äußerst geringer Auslastung.

Im Güterverkehr haben gleichfalls Verlagerungen von der Schiene auf die Straße eingesetzt, insbesondere bei land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen. Die Auswirkungen sind jedoch nicht so umfangreich wie im Personenverkehr.

Wie in der Tafel 8 nachgewiesen wird, überwog der kurzstreckige Verkehr. Die Erlöse waren daher relativ niedrig.

Tafel 8 Durchschnittliche Reise- und Transportweiten auf den Schmalspurbahnen in Abhängigkeit von der Streckenlänge (Bezugsjahr 1905)

Streckenlänge	km	1 ... 10	11 ... 20	21 ... 30	31 ... 50	51 ... 60
Reiseweite im Personenverkehr	km	8,0	9,0	12,0	12,5	16,5
Transportweite im Güterverkehr	km	8,0	10,5	15,0	18,0	27,5

Die deutschen Vereinsbahnen erzielten 1899 Erlöse in Höhe von 26 918 Mark/km, die sächsischen Schmalspurbahnen nur 4161 Mark/km, d. h. nur 15,5%. Dies entspricht einem mittleren Verkehr, der nach einer zeitgenössischen Klassifikation Erlöse zwischen 3500 und 7500 Mark/km bringt. Die staatlichen Schmalspurbahnen in Deutschland brachten Erlöse in Höhe von 5080 Mark/km im Jahr 1900, die privaten Schmalspurbahnen 6829 Mark/km.

Die Ausgaben beliefen sich im gleichen Jahr auf 5004 Mark/km bzw. 5299 Mark/km. Die privaten Schmalspurbahnen warfen also größeren Gewinn ab.

In der Gegenwart ist aus der Kostendeckung durch die Erlöse ein großes „Verlustgeschäft" geworden (Erlöse 12 000 MDN/km, Kosten 68 000 MDN/km).

In den Jahren 1965/66 wurden Untersuchungen über eine Arbeitsteilung Schiene/Straße in den Einzugsbereichen der Schmalspurbahnen unter volkswirtschaftlichen Aspekten durchgeführt. Der Variante „Eisenbahn" wurde als Alternative eine Variante „Kraftverkehr" gegenübergestellt. Letztere erwies sich bis auf eine Schmalspurbahn als kostengünstiger. Die für das Jahr 1970 ausgewiesenen Investitionskosten und Selbstkosten liegen insgesamt um jeweils rund 50% in der Variante „Kraftverkehr" niedriger als in der Variante „Eisenbahn". Von 31 Einzugsbereichen haben 27 niedrigere Selbstkosten und auch niedrigere anteilige Investitionskosten in der Variante „Kraftverkehr". In nur vier Fällen mußte also die Rückflußdauer der zusätzlichen Investitionen der Variante „Kraftverkehr" ermittelt werden.

Im Gegensatz zur Variante „Eisenbahn" ist in der Variante „Kraftverkehr" die Kostendeckung insgesamt gewährleistet. Sie liegt im Durchschnitt bei 113,9%.

7. Ausblick

Die Schmalspurbahnen Deutschlands entstanden zu einer Zeit, als die Eisenbahn das Verkehrsmonopol zu Lande besaß. Ihre verkehrserschließende Funktion mußten die Schmalspurbahnen nach und nach an den Kraftverkehr, der dazu besser geeignet ist, abtreten.

Fortsetzung auf Seite 376

WISSEN SIE SCHON ...

● *daß für die Lokomotiven der Kohlenzüge bei den British Railways ein elektronisches Tachometer entwickelt wurde, das selbst noch eine Geschwindigkeit von 0,3 km/h haargenau anzeigt? Diese Langsamfahrt genau einzuhalten ist notwendig, da die Kohlenzüge während dieser Langsamfahrt beladen, gewogen und auch entladen werden, ohne daß der Zug anhalten muß.*

● *daß die größte U-Bahn-Station der Erde, der Pariser U-Bahnhof Auber an der Strecke Auber — St. Germain, 1969 vollendet und dem Verkehr übergeben werden soll? Der U-Bahnhof liegt 30 m unter der Pariser Oper, er ist 225 m lang, 39 m breit und mit der über den Bahnsteigen liegenden Bahnhofshalle 19 m hoch. Über 500 m lange rollende Gehsteige stellen die Verbindung für das Umsteigen zu drei weiteren Stationen des Pariser Metro-Netzes her.*

● *daß eine amerikanische Eisenbahngesellschaft die elektromagnetische Steuerung des Antriebs einer Diesellok durch eine pneumatische Logik-Steuerung ersetzt hat? Die Logik-Steuerung besteht aus 23 Oder/Und-Nicht-Flüssigkeitselementen.*

● *daß die elektrischen Lokomotiven der Sowjetischen Staatsbahn eine tägliche Durchschnittsfahrleistung von 1343 Kilometern erreichen? Die Einsatzzeit jeder Ellok beträgt täglich 21 Stunden.*

Dipl.-Journ. Hans-Joachim Kirsche, Berlin

● *daß die Deutsche Reichsbahn in der Inflationszeit 1923 eigenes Papiergeld herausgegeben hatte, das an allen öffentlichen Kassen wie gesetzliche Zahlungsmittel angenommen wurde? Das Papiergeld war, wie ein uns vorliegender Schein über die astronomische Summe von zwanzig Milliarden Mark beweist, vom damaligen „Reichsverkehrsminister" Oeser unterschrieben.*

● *daß mit der Eröffnungsfahrt von Apolda nach Erfurt/Neudietendorf am 22. September 1967 der elektrische Zugbetrieb auf der Reichsbahnmagistrale Weißenfels—Erfurt aufgenommen wurde? Da diese Strecke zu den am stärksten belasteten Schienensträngen der DDR gehört, ergibt sich für viele Reisende ein höherer Reisekomfort. Allein die Fahrzeiten für Schnellzüge verkürzen sich um 20 und für Personenzüge um 35 Minuten.*



Foto: Zentralbild



BUCHBESPRECHUNG

Für unsere ausländischen Leser

„Der Giesl-Ejektor"

Verjüngungskur für Dampflokomotiven
Verlagseigentümer und zugleich Autor: Josef Otto Slezak, Wien

Anfang 1967 erschien im Wiener Verlag des bekannten österreichischen Eisenbahn-Publizisten Josef Otto Slezak das Heft 7 aus der Reihe „Internationales Archiv für Lokomotivgeschichte", das unter dem Titel „Der Giesl-Ejektor" — Verjüngungskur für Dampflokomotiven — diese nach ihrem Erfinder benannte technische Einrichtung umfassend behandelt.

Der Giesl-Ejektor verkörpert seit 15 Jahren die modernste und leistungsfähigste Blasrohranlage für Dampflokomotiven.

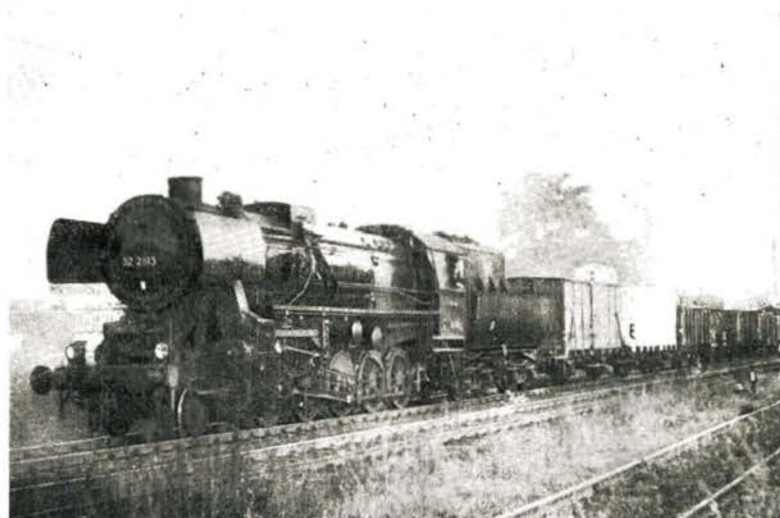
Auf Grund seines außerordentlich hohen Pumpwirkungsgrades ist er in der Lage, die Leistungsfähigkeit der Dampflokomotiven ohne anderweitige konstruktive Veränderungen erheblich zu steigern und den Brennstoffverbrauch zu senken.

Obwohl die internationale Fachpresse diese österreichische Erfindung bereits würdigte, stellt das vorliegende Werk dennoch eine hervorragende Besonderheit dar, weil es in bisher einmaliger Weise vom Werden und der Verbreitung des Giesl-Ejektors und seiner Zusatzeinrichtungen berichtet, darüber hinaus aber auch ein eindrucksvolles Bild über die vielfältigen Erfolge vermittelt, die mit Giesl-Ejektoren und somit überhaupt noch mit dem Dampfbetrieb bei vielen Eisenbahnverwaltungen der Erde erzielt werden.

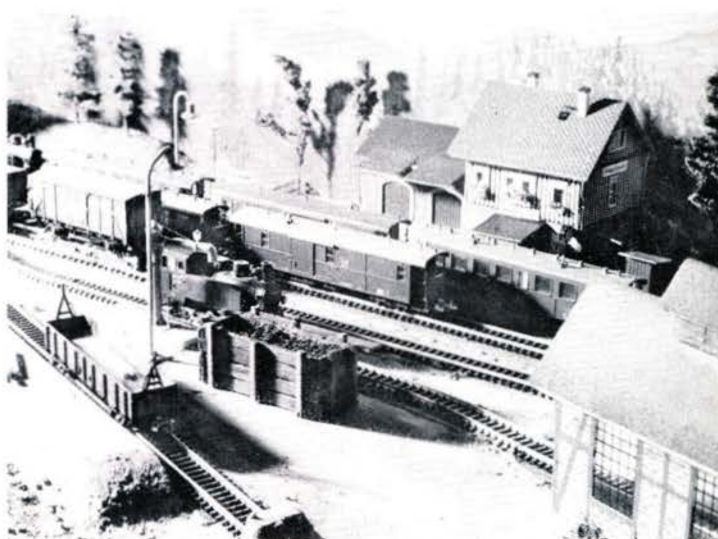
Das Werk umfaßt 64 Seiten, 3 Zeichnungen und 73 Fotos auf Kunstdruckpapier von Giesl-Lokomotiven aus aller Welt; es ist nicht nur dem Fachmann zu empfehlen, sondern auch allen begeisterten Dampflokomotiv-Freunden, denn immerhin wird heute schon vielerorts in zunehmendem Maße die Ansicht geäußert, daß der Giesl-Ejektor die wichtigste Neuerung an der Dampflokomotive seit Einführung der Dampfüberhitzung sein dürfte.

Ein interessanter Schnappschuß: Lokomotive der Baureihe 52 mit der Betriebsnummer 52 2613. Die Betriebsnummer ist insofern bemerkenswert, weil jeweils die Hälfte der vorherstehenden beiden Zahlen die Summe der beiden folgenden ergibt.

Foto (1967): Günther Fiebig, Dessau



Mit der Planung seiner Modellbahnanlage begann Herr Dieter Wadewitz aus Leipzig bereits 1963. Im Jahre 1965 begann dann die praktische Arbeit, und im Dezember 1966 war sie „betriebsbereit". Der Unterbau besteht aus drei Teilen; an den Trennstellen sind die elektrischen Leitungen mittels Polklemmen verbunden. Von einer eingleisigen Nebenbahn zweigt eine Schmalspurbahn ab. Die Normalspurbahn hat zwei verdeckte und übereinanderliegende Kehrschleifen, welche je zwei bzw. drei Abstellgleise besitzen. Alle Weichen werden vom Zug aus gestellt. Den Blickpunkt der Anlage bieten der Bahnhof Lauterstein sowie die von dort beginnende Kleinbahn, die zum Haltepunkt Fichtengrund und dann weiter zum Endbahnhof Wiesa Erzgeb. ansteigt. Beide Bahnen werden über Heine-Regler gesteuert. Im Bahnhof Lauterstein sind die Sicherungsanlagen weitgehend dem Vorbild angeglichen. Zur Verriegelung der Fahrstraßen und Bedienung der Signale dienen zwei achtteilige Rundfunk-Tastenschalter. An Material wurden „verbaut": 32 m Gleise, zwölf einfache Weichen (H0), zwei doppelte Kreuzungsweichen (H0), zwei Innenbogenweichen (H0), 16 einfache Weichen (TT), sechs Formhauptsignale, 24 Kontaktschaltschienen, 67 Kippschalter, 13 Pilz-Weichenschalter, zwei Rundfunk-Tastenschalter, zwölf selbst angefertigte Lampen, 2000 m Schaltdraht, sechs Modellbahnrelais (Piko und Zeuke), vier Flachrelais, zwei Selengleichrichter für die Kehrschleifen sowie fünf Dioden.

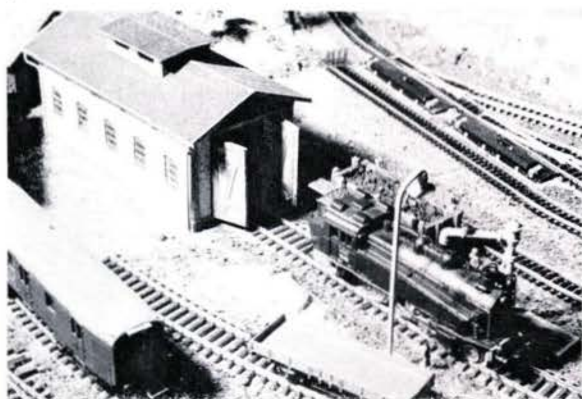


1

H0- UND SCHMALSPURANLAGE

Dieter Wadewitz

2



3

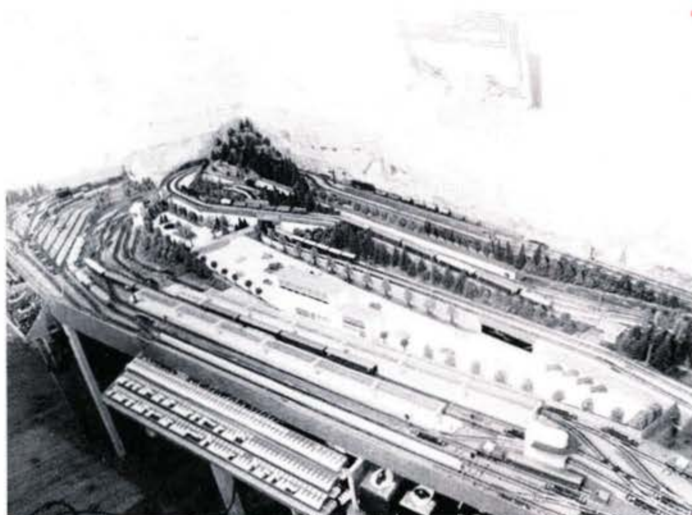


Bild 1 Der Bahnhof Wiesa im Erzgebirge; Endstation der Schmalspurbahn. Lokschuppen, Kohlenbansen und Lampen sind Eigenbauten.

Bild 2 Lokschuppen des Bahnhofs Lauterstein

Bild 3 Schmalspurgüterzug hat Einfahrt in den Bahnhof Wiesa Erzgeb. (oben links im Bild)

Fotos: Wolfgang Sommer, Leipzig



TT-Anlage der Herren Hans-Peter und Hellmut Selle aus Zwickau. Im Jahre 1950 begannen die beiden Modellbahnfreunde Selle mit dem Aufbau einer H0-Anlage. Wegen Platzmangel wechselten sie dann aber 1956 auf eine stationäre TT-Anlage über. Die Anlage ist 4,50 × 1,80 m groß, und auf ihr sind 100 m Gleise, 45 Weichen und fünf Kreuzungen verlegt.

Foto: Hellmut Selle, Zwickau



interessantes von den eisenbahnen der welt + +



Ende September 1967 wurde in Westberlin die letzte Straßenbahnlinie 55 (Bahnhof Zoo – Spandau Hakenfelde) eingestellt. In diesem Zusammenhang zeigt das untere Bild einen für Berlin nicht alltäglichen Straßenbahnwagen, den Wagen 6211. Er veranschaulicht gut, daß Gelenkwagen keine Erfindung des modernen Straßenverkehrs sind. Der Wagen wurde zusammen mit dem Wagen 6212 im Jahre 1929 gebaut. Zuletzt war der Wagen als Einrichtungsfahrzeug auf der Linie 54 zum Spandauer Johannesstift eingesetzt. Seine Zukunft ist jetzt noch ungewiß; vielleicht bleibt er für ein Museum erhalten.

Foto: Ludwig Gaertner, Berlin-Zehlendorf

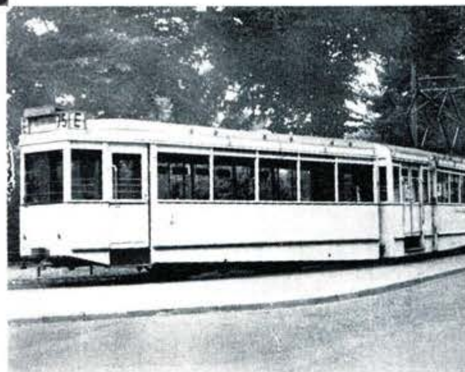




▲

Die Zahnstange (rechts im Bild) ist das letzte, was von der Zahnradbahn Tanvald – Harrachov übrigblieb. Den Verkehr bewältigt heute ein moderner Triebwagen der Reihe M 240.

Foto: Werner Ilgner, Marienberg







◀

Der größte Aluminiumeisenbahntankwagen, gebaut in Europa. Er wurde konstruiert von Alcan Industries Ltd. für Esso-Petroleum. Der Tankwagen wiegt 18,6 t und kann eine Ladung von 61,4 t aufnehmen – seine Kapazität beträgt 90 000 Liter.

Foto: Alcan Industries Limited, England



Diplomwirtschaftler WOLFGANG KUNERT, Berlin

Die Dampflokomotiven der ČSD nach 1945

Паровозы ЧСД после 1945 г.

The Steam Locomotives of CSD past the World War II (1945)

Les locomotives à vapeur de la CSD après la grande guerre No. II (1945)

Die erste Etappe im Aufbau eines neuen Lokomotivparkes der ČSD wurde mit der Übernahme einer Anzahl ehemals deutscher Lokomotiven eingeleitet. Als Ersatz für die der ČSD durch den faschistischen Krieg zerstörten und geraubten Lokomotiven erhielt die ČSD eine größere Anzahl verhältnismäßig moderner Loks. Es handelte sich dabei um Einheitslokomotiven der Baureihen 50, 52, 64 und 86, die bei der ČSD als Baureihen 555.1, 555.0, 365.4 und 455.2 bezeichnet wurden.

Eine besondere Bedeutung hatten hierbei die Lokomotiven der Baureihe 555.0 (BR 52). Lokomotiven der Baureihen 50 und 52 wurden während des Krieges in mehreren europäischen Lokomotivwerken – so auch in den Škoda-Werken – gebaut. Sie wurden an die Deutsche Reichsbahn, an die ČSD sowie an andere Länderbahnen geliefert. Eine Anzahl Lokomotiven der Baureihe 52 wurde im Kriege von den Böhmisch-Mährischen-Bahnen (BMB) gekauft und lief dort unter der deutschen Baureihenbezeichnung. Ab 1945 übernahm die ČSD diese Lokomotiven von den BMB und gab ihnen die Baureihenbezeichnung 555.0.

Bei dieser Baureihe wurden die Druckausgleicher durch Trofimoff-Schieber ersetzt, die Roste ausgewechselt und weitere kleine Veränderungen vorgenommen. Die Vanderbildt-Wannentender wurden bei allen Lokomotiven beibehalten und erhielten die Baureihenbezeichnung 930.2.

Bei der ČSD erhalten Lokomotive und Tender jeweils eigene Baureihenbezeichnungen. Aus der Bezeichnung der Tender ist das Fassungsvermögen an Kohle und Wasser zu erkennen.
Dabei bedeuten:

Die 1. Ziffer	erhöht um 3, das Kohlefassungsvermögen in m³. Bei einem Fassungsvermögen von 12 m³ und mehr wird die Ziffer 9 verwendet.
Die 2. u. 3. Ziffern	geben den Wasservorrat in m³ an.
Die 4. Ziffer	dient zur Unterscheidung bestimmter Konstruktionsmerkmale.
Die 5. u. 6. Ziffern	sind die lfd. Inventarnummer.

Danach bedeutet z. B. die Bezeichnung 930.2 (Wannentender der Baureihe 52) Tender mit einem Kohlevorrat von 12 m³ bzw. mehr und einem Wasservorrat von 30 m³. Mit der Baureihe 930.3 wird dagegen der für Ölhauptfeuerung umgebaute Wannentender 930.2 bezeichnet.

(Über Baureihenbezeichnung bei der ČSD siehe „Der Modelleisenbahner", Heft 7/1967 – „Für unser Lokarchiv".)

In den Jahren 1962 und 1963 übernahm die ČSD eine größere Anzahl Lokomotiven der deutschen Baureihe 52 aus der Sowjetunion. Viele dieser Lokomotiven wurden 1963 rekonstruiert und auf Ölhauptfeuerung umgebaut. Sie erhielten die Baureihenbezeichnung 555.3. Die Lokomotiven der Baureihen 555.0, 555.1 und 555.3 sind noch heute im Dienst und fast überall in der ČSSR zu finden (Bild 1).

Die Lokomotiven der Baureihen 64 und 86 (365.4 und 455.2) hatten für die ČSD nicht diese große Bedeutung, obwohl sie in den Nachkriegsjahren gute Dienste leisteten. In den letzten Jahren wurden sie jedoch ausgemustert.

Ein weiterer Schritt zum Aufbau eines neuen Dampflokomotivparkes war die Einfuhr von Lokomotiven. Unmittelbar nach dem Kriegsende wurden von den USA und England eine Anzahl Militärlokomotiven in viele europäische Länder verkauft. So beschaffte die ČSD die Lokomotiven der Baureihen 456.1 mit Tender 924.1 und 459.0 mit Tender 925.0. Beide Baureihen wurden später zwar rekonstruiert, bleiben aber trotzdem Einzelgänger, da sie von der in der ČSSR üblichen Lokomotivkonstruktion stark abweichen. Sie sind in den Depots Přerov (Baureihe 456.1) und Kolin (Baureihe 459.0) im Güterverkehr eingesetzt und leisten auch noch heute eine hohe Zugförderungsarbeit (Bild 2).

Nachdem im Zweijahresplan (1947/48) die Kriegsschäden im wesentlichen beseitigt wurden, war es durch den stürmischen Aufschwung der Industrie im ersten 5-Jahresplan (1949 bis 1953) erforderlich, zur Abdekkung des ständig steigenden Transportbedarfes mit dem Neubau von Dampflokomotiven zu beginnen.

(Fortsetzung Seite 375)


1

Bild 1 Eine auf Ölhauptfeuerung umgebaute Lokomotive der BR 555.3 (deutsche BR 52) steht mit einem schweren Güterzug auf dem Bahnhof Přerov zur Abfahrt nach Břeclav bereit

Bild 2 Die UNRA-Lokomotiven aus den USA (unser Bild) und England verrichten heute noch ihre Arbeit im Güterzugdienst


2

Bild 3 Imposant ist der Anblick der Schnellzuglokomotiven der BR 498.0 (hier im Depot Praha-Smichov)

Bild 4 Die drei Lokomotiven der BR 476.0 wurden 1965 rekonstruiert und zu Zweizylinder-Lokomotiven umgebaut


3

Bild 5 Die Loks der BR 476.1 wurden 1956 rekonstruiert, mit einem zusätzlichen Wasserbehälter über der ersten Kuppelachse versehen und erhielten die Baureihenbezeichnung 477.0. Unser Bild zeigt die letzte Lok der BR 476.1 mit der neuen Bezeichnung 477.038

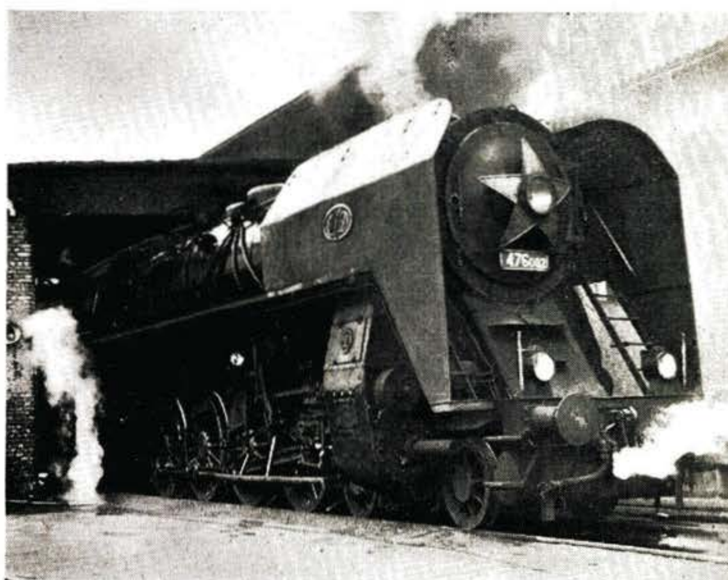
Bild 6 Die Baureihe 556.0 ist die bekannteste Güterzuglokomotive der ČSD

Die Produktion eigener tschechoslowakischer Lokomotiven begann mit drei bewährten Vorkriegstypen, der Dreizylinder-Schnellzuglok 486.0, der Zweizylinder-Tenderlok 423.0 und der Zweizylinder-Güterzuglok 534.0. Dabei wurden die Vorkriegstypen nach den neuesten Erkenntnissen verbessert und modernisiert. Die Tenderlokomotiven der Baureihe 423.0 wurden ab 1921 in mehreren Serien von den ČKD-Werken Prag und den Škoda-Werken Plzeň gebaut und waren besonders für Lokalbahnen auf gebirgigen Strecken und für Gegenden mit minderwertigem Speisewasser bestimmt. 1946 begann der Nachbau dieses Loktyps mit einer großen Serie, jedoch wich diese Lok von dem vor dem Krieg gebauten Loktyp in vielen Punkten ab. So hatte die neue Baureihe 423.0 eine Verbunddampfmaschine mit Heusinger-Steuerung, geschweißten Kessel mit Stahlfeuerbüchse sowie andere Verbesserungen. Durch die vielen weiteren Verbesserungen, wie Rollenlager bei den Lauf- und Kuppelachsen, Heusinger-Walschaert-Steuerung mit selbstausgleichenden Kolbenschiebern, pneumatische Sandstreuvorrichtungen, Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h, bessere Bogenläufigkeit u. a., entstand nach und nach ein vollkommen neuer Typ, der 1948 die Baureihenbezeichnung 433.0 erhielt und im Dopot Břečlav im Reise- und Güterzugdienst eingesetzt ist.

Die Schnellzuglok der Baureihe 486.0 erhielt die größten Veränderungen. Aus ihr entstand 1946 der Prototyp einer völlig neuen Lokomotive, der Baureihe 498.0, mit dem Tender 935.0.

Die Lokomotiven der Baureihe 498.0 erhielten anfangs eine hellblaue Farbe und wichen daher schon äußerlich von den übrigen Lokomotiven ab (Bild 3). Die Güterzuglokomotiven der Baureihe 534.0 wurden ebenfalls modernisiert, was auch im Äußeren zum Ausdruck kommt, und sie ist als Baureihe 534.03 bezeichnet.

Mit diesen drei Baureihen ist die größte Lücke im Lokomotivpark geschlossen worden. Doch mußte man bei der ČSD dazu übergehen, die überalterten Lokbaureihen nach und nach auszumustern. Deshalb begann man mit der Neukonstruktion von Dampflokomotiven.
Eine dieser Neukonstruktionen war die Zweizylinder-Mehrzwecklok der Baureihe 475.1 mit der Achsanordnung 2'D1' und dem Tender 935.0. Diese Baureihe wurde in den Jahren 1947 bis 1950 in großen Serien gebaut. Die Lokomotiven haben ein elegantes Aussehen, einen sehr niedrigen Energieverbrauch und eine hohe Betriebssicherheit.
1950 erschienen drei Lokomotiven, die der Baureihe 475.1 ähnlich sahen, die kirschroten Lokomotiven der Baureihe 476.0. Diese Lokomotiven hatten einen mittleren Hochdruckzylinder, in dem aber der Dampf sich nur teilweise ausdehnte, um den Rest der Ausdehnung in zwei Niederdruckzylindern zu beenden. Die eigentliche Dampfmaschine war weitaus komplizierter als bei allen anderen Zwillings- oder Drillingslokomotiven und erforderte viele Hilfseinrichtungen.
1965 wurde die Lokbaureihe 476.0 rekonstruiert und in Zweizylinder-Lokomotiven umgebaut. Die Lokomotiven dieser Baureihe sind heute im Depot Přerov eingesetzt (Bild 4).
In dieser Zeit (1951/52) wurde in den Prager ČKD-Werken Sokolov für den schweren Reise- und Güterzugdienst auf Gebirgsstrecken die Tenderlok der Baureihe 476.1 mit der Achsanordnung 2'D2' entwickelt. Diese Lok, die ein sehr modernes Aussehen hat, war eine Drillingslokomotive. Eine Neuheit war die Unterbringung des gesamten Wasservorrates hinter dem Führerhaus. Das führte jedoch dazu, daß die hinteren Achsen zu stark belastet wurden. Deshalb wurde bei den weiteren Lokomotiven dieser Serie (1954/55) ein Teil des Wasservorrates seitlich des Kessels über die Kuppelachsen verteilt. Diese Lokomotiven erhielten die Baureihenbezeichnung 477.0.
Ab 1956 wurden in den Ausbesserungswerken der ČSD die Lokomotiven der Baureihe 476,1 rekonstruiert. Dabei ist ein Teil des Wasservorrates über der ersten Kuppelachse verteilt und ihnen ebenfalls die Baureihenbezeichnung 477.0 gegeben worden (Bild 5). Die Baureihe 477.0 war die letzte Dampflokbaureihe der ČKD-Werke für die ČSD. Ab 1959 begannen die ČKD-



4


5

6



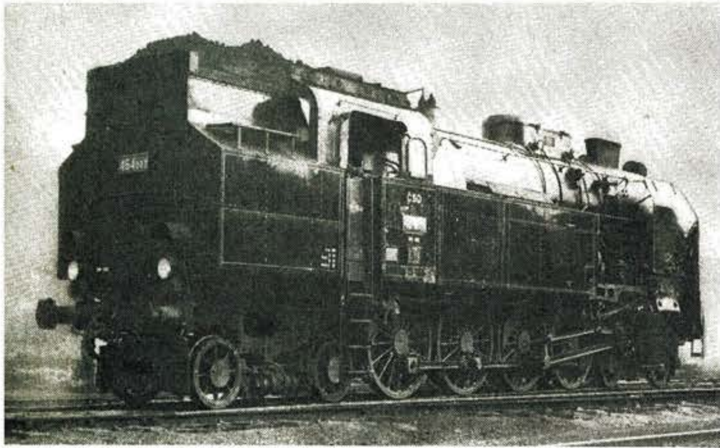


Bild 7 Die Baureihe 464.0 wurde schon vor dem Kriege von den Škoda-Werken gebaut, aus ihr entstand die Baureihe 464.2

Fotos: Wolfgang Kunert, Berlin

Werke mit der Produktion von Diesellokomotiven. Die Škoda-Werke Plzeň entwickelten 1951 die wohl bekannteste schwere Zweizylinder-Güterzuglokomotive der Baureihe 556.0 mit dem Tender 935.2. Bei diesen Lokomotiven, die man bis 1958 in großen Serien beschaffte, wurden nur geringe Veränderungen vorgenommen, wie Ausrüstung der vorderen Laufachsen mit Rollenlagern, Austausch der großen Windleitbleche gegen kleine (Bild 6).

1953 entwickelte dieses Werk noch die Dreizylinder-Schnellzuglok der Baureihe 498.1 (2'D1') sowie die Zweizylinder-Tenderlok der Baureihe 464.2, eine Weiterentwicklung der Vorkriegsbaureihe 464.0 (Bild 7), in zwei Exemplaren.

Am 1. Mai 1958 ist auch in den Škoda-Werken die Produktion von Dampflokomotiven eingestellt worden. In den letzen zehn Jahren wurde in der ČSSR das Schwergewicht auf die Modernisierung der vorhandenen Dampflokomotiven gelegt. So hat man sehr viele Dampfloks rekonstruiert und alle Lokomotiven der Baureihen 423.0, 433.0, 434.2, 464.0, 354.1, 524.1 und 534.03 mit Giesl-Flachejektoren ausgerüstet.

Es wurden auch Versuche mit Kohlenstaubfeuerung ausgeführt und eine Lok der Baureihe 356.0 sowie eine Lok der Baureihe 556.0 damit ausgerüstet. Da diese Versuche jedoch nicht den gewünschten Erfolg in ökonomischer Hinsicht brachten, sind diese beiden Lokomotiven 1957 wieder auf Kohlefeuerung umgebaut worden.

Dagegen brachte der Versuch, Lokomotiven auf Ölhauptfeuerung umzurüsten, bessere Erfolge, und so wurde eine größere Anzahl Lokomotiven der Baureihe 555.0 (deutsche Baureihe 52) im Jahre 1963 mit Ölhauptfeuerung ausgestattet.

Auch in der Tenderfertigung gab es nach dem Kriegsende eine Weiterentwicklung. Die ersten Nachkriegstender aus den Tatra-Werken in Prag-Smichov waren noch dreiachsige Tender der Baureihe 818.03. Die eigentliche Entwicklung begann mit dem Bau des Tenders 935.0. Diese Tender, die noch keine automatische Rostbeschickung hatten, waren für die Neubaureihen 498.0, 475.1 und 534.03 vorgesehen. Sie hatten ein Fassungsvermögen von 14,4 m³ Kohle und 35 m³ Wasser. Durch einige technische Veränderungen, besonders durch den Einbau der mechanischen Brennstofförderung auf dem Tender, mußte der Wasserinhalt des Tenders auf 32 m³ verringert werden, um die Gesamtmasse und die Achslast des Tenders nicht zu vergrößern. So entstanden 1948 die Tender der Baureihe 932.3.

Diese Verringerung des Wasserinhaltes schränkte jedoch den Aktionsradius besonders der schweren Dampflokomotiven z. B. der Baureihen 556.0 und 498.1 ein. Es wurde deshalb ein Tender mit einem Fassungsvermögen von 20 m³ Kohle und 35 m³ Wasser konstruiert, der jedoch, um die Achslast trotz der höheren Kohle- und Wasservorräte nicht zu erhöhen, fünfachsig gebaut wurde. Diese Baureihe erhielt die Bezeichnung 935.2.

Die Vanderbildt-Tender der Dampflokbaureihe 555.0 (deutsche Baureihe 52) mit der Bezeichnung 930.2 wurden bei der Umrüstung der Loks auf Ölhauptfeuerung (Baureihe 555.3) ebenfalls umgebaut und haben ein Fassungsvermögen von 14 m³ Heizöl und 30 m³ Wasser (siehe Bild 1).

In der ČSSR leisten heute die modernen Traktionsarten bereits einen erheblichen Anteil an der Zugförderungsarbeit und im Rangierdienst. Der Perspektivplan der ČSSR sieht vor, bei der ČSD bis 1970 die Umstellung vom veralteten und unwirtschaftlichen Dampflokbetrieb auf die moderne und wirtschaftlichere elektrische und Dieseltraktion im wesentlichen abzuschließen. Wenn auch heute ein großer Teil der alten Dampflokomotiven bereits ausgemustert ist, so wird die alte ehrwürdige Dampflok trotzdem ihren Ehrenplatz in der Geschichte der technischen Entwicklung der Zugförderungsmittel auch bei der ČSD einnehmen.

Literatur

Bearbeitete Übersetzung aus dem Tschechischen, „parni lokomotivy a tendry ČSD“ aus „Železničář“, Heft 1/1967

Fortsetzung von Seite 369

Auf dem Territorium der DDR sind bereits 1000 Streckenkilometer stillgelegt worden, vorwiegend seit 1945.

Anlagen und Betriebsmittel der meisten noch betriebenen Schmalspurbahnen sind stark überaltert. Sehr hohe Investitionen würden bei einem Fortbestand unvermeidbar sein. Die Zukunft in der Flächenerschließung gehört dem Kraftverkehr, der die Investitionen wesentlich günstiger nutzen kann und dabei mit geringeren Selbstkosten auskommt.

Mit jeder Stillegung fällt zweifellos ein Stück Eisenbahn-Romantik. Als real denkende Menschen können wir uns aber nicht dem objektiven Tatbestand der Überlegenheit der Straße in diesen Einzugsbereichen verschließen.

Literaturverzeichnis

1. Zeitschrift für Kleinbahnen, Jahrgänge 1894 bis 1920
2. Illustrierte Zeitschrift der Klein- und Straßenbahnen, ehemals „Die Schmalspurbahn“, Jahrgänge 1895 bis 1904
3. Statistik der Eisenbahnen im Deutschen Reiche, Jahrgänge 1879 bis 1942
4. Handbuch der öffentlichen Verkehrsbetriebe, Verlag der Verkehrstechnik, Jahrgang 1936
5. Hein-Krüger „Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. 7. 1892“, Preußische Verlagsanstalt, Berlin, 1929
6. Autorenkollektiv „Die Arbeitsteilung der Verkehrsträger Eisenbahn und Kraftverkehr in den Einzugsbereichen der Schmalspurbahnen“, wiss. Schriftenreihe des Instituts für Verkehrsforschung, Eigenverlag des IfV, Berlin, 1967, Heft 10
7. Zetsche „Das Eisenbahnsystem des Thüringer Waldes und seiner Randgebiete“, Würzburg 1940
8. Beyse „Die Schmalspurbahnen der Deutschen Reichsbahn“, „Der Modelleisenbahner“, Berlin (1965) 2 und 10

Mitteilungen des DMV

Erfurt

Am 2., 3., 9., 10., 16. und 17. 12. findet im Gebäude des Reichsbahnamtes, Bahnhofstraße 23, eine Modellbahnausstellung statt. Öffnungszeiten: 10–17 Uhr.

Die Arbeitsgemeinschaft 4/23 zeigt ihre diesjährige Weihnachtsausstellung am 10., 16., 17. und 23. 12. jeweils von 14–18 Uhr im Klubhaus „Tivoli".

Dresden

Aus Anlaß ihres 5jährigen Bestehens wurde der Arbeitsgemeinschaft 3/14 der Ehrenname „Saxonia" verliehen.

Thalheim

Die Arbeitsgemeinschaft 6/25 hat in Wolfen eine Arbeitsgruppe gebildet. Der Arbeitsraum befindet sich im „Haus der Jugend", Thalheimer Str. 7. Die jeweiligen Arbeitstage werden im Schaukasten vor dem „Haus der Jugend" veröffentlicht.

Wer hat – wer braucht?

12/1 Suche von Piko, Gützold, Hruska, Fleischmann, Märklin und Trix Lok- und Wagenmaterial zu kaufen. Biete eine Ellok E 499 sehr gut erhalten, 3 Kesselwagen, 2 00T Selbstentladewagen, alles Zeuke; von Rokal 2 Schnellzugwagen (blau) neu; einen vierachsigen Niederbordwagen.

12/2 Suche E 10/E 40, BR 44/BR 38 von Märklin oder Fleischmann auch in nicht fahrbereitem Zustand.

12/3 Verkaufe wegen Anlagenneubau TT-Anlage 1,3 × 2,2 m (transportabel). Alle weiteren Angaben siehe Gerlach – „Modellbahnanlagen I" Seite 104, „Der Modelleisenbahner" – (1959) S. 308, (1960) S. 61, (1963) S. 151, S. 180, S. 292, (1964) S. 34 ohne rollendes Material MDN 750.–. Fahrzeuge, Wagen mit Metallradsätzen (Zeuke, Rokal) zusätzlich verkäuflich.

12/4 Tausche gegen Lokomotiven und Wagen der Spur N oder verkaufe Lokomotiven, Triebwagen, Personen- und Güterwagen der Spur TT (Erzeugnisse von Zeuke und Rokal). Verkaufe „Der Modelleisenbahner" Jahrgänge 1954 bis 1958 (gebunden), Jahrgänge 1959 bis 1962 (ungebunden).

12/5 Verkaufe oder tausche gegen „Modelleisenbahner" vor 1963 (mindestens 5 Jahrgänge) BR 23^{10} und 3 D-Zugwagen Zeuke TT 45.– MDN und BR 81 mit 1 Kalkwagen und Güterzuggepäckwagen 30.– MDN (alles neuwertig).

12/6 Biete BR 64 Trix Dreileitersystem (Spur H0), Suche V 200 Spur TT.

12/7 Suche leihweise Konstruktionsunterlagen der BR 99^{51-60} und 99^{45} sowie Erfahrungsaustausch mit jungem Modelleisenbahner, der sich speziell für Schmalspurbahnen interessiert.

Mitteilungen des Generalsekretariats

Wir wünschen allen Mitgliedern unseres Verbandes ein frohes und gesundes Weihnachtsfest sowie ein erfolgreiches Jahr 1968.

Helmut Reinert, Generalsekretär







Unsere Neuentwicklungen 1967/68

haben schon großen Beifall gefunden.

Auch Sie werden viel Freude daran haben. Alle Bausätze sind jetzt mit vielen Plasteteilen ausgestattet. Damit ist ein Höchstmaß an Naturtreue erreicht. – **Es ist eben alles dran!**

3 Einfamilien-Siedlungshäuser	4,80 MDN
2 Zweifamilien-Siedlungshäuser	4,70 MDN
3 Altbauten, Kleinstadt	4,95 MDN
3 Vorstadt-Reihenhäuser mit Garage	4,95 MDN
4 Altbauten mit Läden, Kleinstadt	6,85 MDN
5 Fachwerkhäuser, Kleinstadt	9,65 MDN
2 AWG-Wohnblocks	4,35 MDN
Vorstadt-Post und Lebensmittelgeschäft	5,30 MDN
4 Vorstadt-Reihenhäuser mit Balkonnische	4,85 MDN

Fordern Sie kostenlosen Prospekt. Er informiert Sie über unser großes Sortiment.















H. AUHAGEN KG, 9341 MARIENBERG (ERZGEB.)

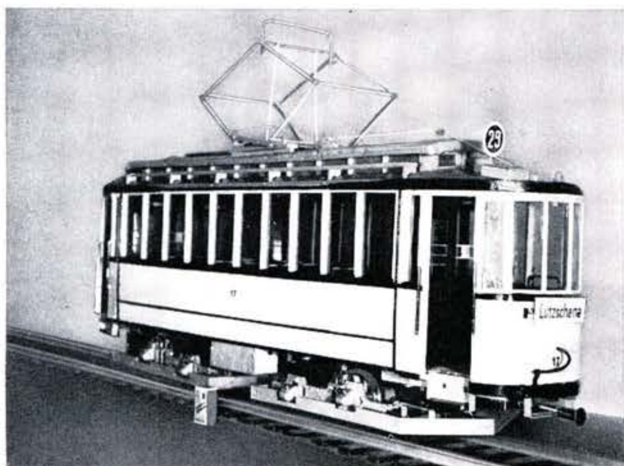
Öffnungszeiten Museum:
werktags 9.30–17 Uhr
mittwochs bis 19 Uhr
sonn- und feiertags 9.30–13 Uhr
montags geschlossen

Bibliothek:
dienstags, donnerstags, freitags 10–16 Uhr
mittwochs 10–19 Uhr

VERKEHRSMUSEUM DRESDEN

JOHANNEUM AM NEUMARKT

Selbst gebaut



1

Bild 1 Im Maßstab 1:10 bastelte sich Herr Hans Müller aus Leipzig diesen Straßenbahntriebwagen. Als Vorbild diente ein in 20 Exemplaren im Jahre 1910 beschaffter Wagen der ehemaligen „Leipziger Außenbahn-Aktien-Gesellschaft". Noch heute sind Wagen dieses Bautyps in Betrieb. Das Modell ist 1200 mm lang, 220 mm breit und 370 mm hoch (ohne Stromabnehmer).

Foto: Hans Müller, Leipzig


2

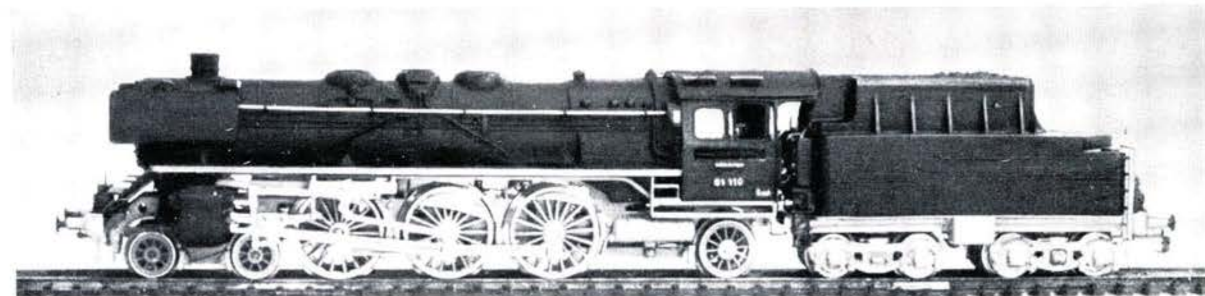
Bild 2 Nach unserem Bauplan im Heft 10/63 baute sich Herr Wolfgang Lindner aus Pirna die Schmalspur-Tenderlok der Baureihe 99[56], die später einmal als Nebenbahnlok auf seiner H0-Anlage fahren soll. Da es sich hier um das erste selbst gebaute Modell des Herrn Lindner handelt, hat er auf den Anbau der Steuerung verzichtet. Die Drehteile wurden teilweise auf einer Handbohrmaschine gefertigt.

Foto: Wolfgang Lindner, Pirna


3

Bilder 3 und 4 Zehn Lokomotiven, ein Kran und mehrere Wagen baute sich Herr Wolfgang Richter aus Reinsdorf in seiner nunmehr fünfzehnjährigen „Modelleisenbahnerlaufbahn". Hier stellt er uns ein H0-Modell der Lok der Baureihe 01 und ein H0-Modell des Krans EDK 300 vor. Die Lokomotive besteht aus etwa 680 Einzelteilen, die fast alle selbst hergestellt wurden. Über ein Schneckengetriebe treibt ein Gützold-Motor den 3. gekuppelten Radsatz an. Die anderen Radsätze werden über die Kuppelstangen angetrieben. Der Kran besteht ganz aus Metall. Über die Drehgestelle, mit zwischenliegendem Schalter, wird die Spannung für zwei Elektromotoren abgenommen. Ein Getriebe ist für die Drehbewegung (1 min^{-1}) und das zweite, ein Schaltgetriebe, für die Hebebewegungen vorgesehen. Das Schaltgetriebe ermöglicht den wahlweisen Betrieb des Auslegers oder der Flasche. Bei entsprechender Abstützung des Krans mittels der Stützausleger kann die Piko-Lok der BR 89 mühelos gehoben werden.

Fotos: Wolfgang Richter, Reinsdorf

4


DER MODELLEISENBAHNER

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau und alle Freunde der Eisenbahn

1967 16. JAHRGANG

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Das Inhaltsverzeichnis umfaßt die Hefte 1 bis 12 des 16. Jahrgangs

Es ist in folgende Sachgebiete eingeteilt:

1. **Wissenswertes von der Eisenbahn**
2. **Für unser Lokarchiv**
3. **Baupläne und Bauanleitungen für Lokomotiven und Triebwagen**
4. **Baupläne und Bauanleitungen für Reisezug- und Güterwagen**
5. **Baupläne und Bauanleitungen für Gebäude und Zubehör**
6. **Modelle: Anlagen, Fahrzeuge, Gebäude, Gleise und Gleispläne, Weichen, Signale und Zubehör**
7. **Elektrotechnik, Normung und Modelltreue**
8. **Basteleien**
9. **Titel- und Rücktitelbilder**
10. **Aus dem DMV und den Arbeitsgemeinschaften**
11. **Verschiedenes**

2. Für unser Lokarchiv

3. Baupläne und Bauanleitungen für Lokomotiven und Triebwagen

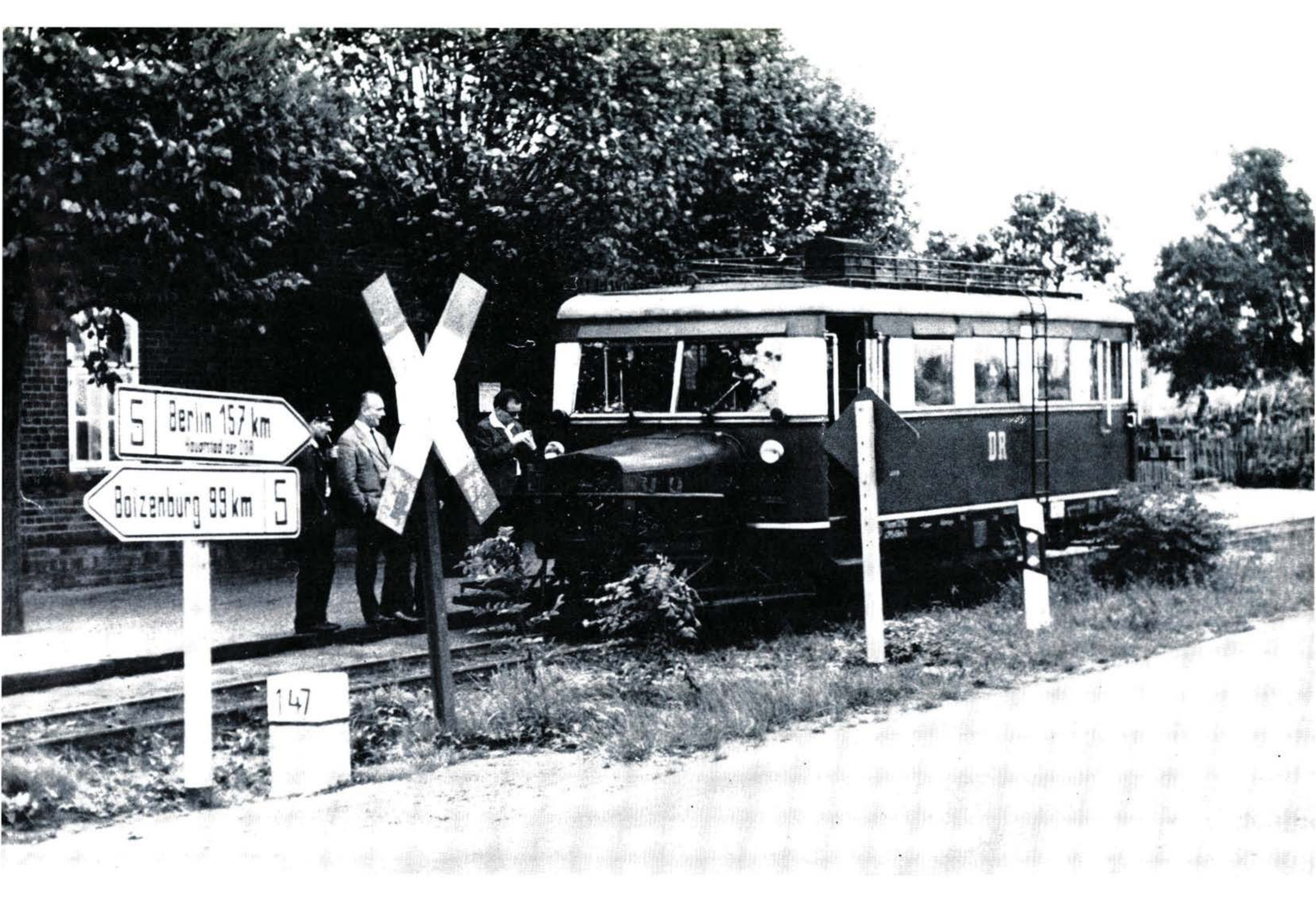
4. Baupläne und Bauanleitungen für Reisezug- und Güterwagen

5. Baupläne und Bauanleitungen für Gebäude und Zubehör

6. Modelle: Anlagen, Fahrzeuge, Gebäude, Gleise und Gleispläne, Weichen, Signale und Zubehör

7. Elektrotechnik, Normung und Modelltreue

Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, 1055 Berlin · Lizenz-Nr. 1151


5
Berlin 157 km
Boizenburg 99 km
5
147
DR